5/13 Nur € 4,50

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2013
62. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €

4 191341 104505 05

B13411

MEB-Testreport: ▪ *TT-E 18 von Tillig* ▪ *V 60 von Lenz* ▪ *Schienenbus von Lenz*

Werkstatt: ▪ *Anlagenvorschlag Reitzenhain* ▪ *Profi-Tipps zur Felsgestaltung*

Weite Landschaft, Groß-Bw
Feine H0-Anlage des MEC Erkrath

Güterwagen-ABC
E wie Erz-IIId-Wagen

DIE KÖNIGIN DER DAMPFLOKS

Legendäre S 3/6

+ + + 108 Seiten + + + mehr Umfang + + + mehr Inhalt + + + mehr Informationen + + + 108 Seiten + + + mehr Umfang + + + mehr Inhalt + + + mehr Informationen + + + 108 Seiten + + + mehr Umfang + + +



14 Der Stern des Südens

Die S 3/6, Meisterwerk aus Bayern, sorgte auch außerhalb ihrer Heimat für großes Aufsehen.



Titel: Bayerische S 3/6
Modell: 18.6 von Fleischmann
Foto: Markus Tiedtke



28 Bewährte Helfer

Nachkriegsrenaissance der E04 in der DDR.



88 Rangierspiele im Hafen

Auf engstem Raum hat Hans Bauer seine 1:160-Heimanlage mit Hafenszenen umgesetzt.



80 Faszinierende Einblicke

Die H0-Segmentanlage aus Erkrath glänzt durch viel Eigenbau auf hohem Niveau.

GEROLSTEIN – KAISERSESCH

Bestand gesichert

☐ Bereits zum 31. Dezember 2012 hat die Vulkan-Eifel-Bahn den Betrieb auf der 52 Kilometer langen Strecke zwischen Gerolstein und Kaisersesch eingestellt. Dies betrifft neben dem Güterverkehr mit den Gütertarifpunkten Ulmen, Daun und Pelm auch die Freizeitverkehre mit VT98. Zwölf Jahre lang, von Mai bis Oktober, knatterten dort die historischen Schienenbusse im Zwei-Stunden-Takt. Die Eisenbahngesellschaft hat für 2013 keine neue Betriebsgenehmigung beantragt, weil es an Mitteln für dringend notwendige Investitionen zur Instandsetzung der Schieneninfrastruktur fehlte. Leider konnten diese seitens des Landes Rheinland-Pfalz zunächst nicht zugesagt werden. Kurz vor Ostern kam aus Mainz dann doch die erfreuliche Nachricht, dass das Land die Sanierung der Strecke mit 13 Millionen Euro fördert. „An der Strecke sind zwei Brückenbauwerke und mehrere Kilometer Gleise mit Betonschwellen zu sanieren“, so Jörg Petry, der Geschäftsführer der Vulkan-Eifel-Bahn. Daher wird es 2013 trotz der erfreulichen Nachricht keinen planmäßigen Touristikverkehr geben. Der Bestand der Strecke ist aber gesichert.


FOTO: GERD LOCHNER

Auch wenn es im Jahr 2013 keine Touristikzüge zwischen Gerolstein und Kaisersesch geben wird, so ist der Fortbestand der Strecke zumindest gesichert. Das Foto zeigt 796784 bei Pelm am 15. Juli 2007.

ENDE DER BR 225 IN NRW

Wachablösung durch Gravita

☐ Bis Anfang Febuar war der Stahl-Brammen-Pendelverkehr zwischen dem Hüttenwerk Krupp-Mannesmann in Duisburg-Hüttenheim und dem Hösch-Walzwerk in Hagen-Hohenlimburg an der Ruhr-Sieg-Strecke noch eine sichere Leistung für die letzten Loks der Baureihe 225 in Doppeltraktion. Aufgrund enger Gleisradien im Höschwerk kamen sechsachsige Loks der Reihen 232 oder 247 (Claas 77) nur selten zum Einsatz. Nun erhielt der Bh Oberhausen-Osterfeld neue Gravita-BB-15L-Loks (BR 265). Diese sind eine mit 1800 kW Leistung stärker motorisierte und etwas längere Variante der Voith-Gravita BB10 (1000 kW, DB AG-BR 261).


FOTO: HENSCHEL

Am 6. März waren 265004 und 006 auf dem Rückweg von Hagen-Hohenlimburg nach Duisburg bei Bochum-Präsident unterwegs und passierten dabei das Fördergerüst des Bergbau-Museums.



FOTO: BEHRLA

■ *Sonniges Winterwetter bescherte den Teilnehmern einer privat organisierten Fotofahrt am 16. März 2013 im Selketal viele Möglichkeiten, den Reichsbahnzug samt der 1897 bei Jung entstandenen 99 5901 fotografisch festzuhalten. Von Gernrode über Alexisbad, Harzgerode und Stiege führte die Foto-Dampf-Tour nach Hasselfelde. Die Aufnahme zeigt den mit DR-Beschriftungen versehenen Zug bei der bekannten Ortsdurchfahrt durch Straßberg.*

EIN RUCK GEHT DURCH DIE WELT


Dr. Karlheinz Haucke

Bisweilen möchte man die Nachrichten aus der Wirtschaft und von den Kapitalmärkten eher ungelesen, ungehört und ungesehen der Rundablage überantworten. Selbst bei Erfolgsmeldungen, zumal, wenn sie aus der Politik kommen, bleibt uns selbstverständlich mit Vergnügen Steuern zahlenden Bürgern und Bürgerinnen meist wenig Grund zu uneingeschränkter Begeisterung.

Da tut ein Ruck, wenn schon nicht für Deutschland, so doch zumindest für den Süden der Republik Not. Und in diesem Falle geht, wenn ich mir die Protagonisten so anschaue, durchaus ein Ruck durch die Welt.

Wie? Nein, ich rede hier nicht über Überwindungs-Erfolgsmeldungen für Banken-, Euro-, Zypern- oder Energiekrisen, letztlich irgendwie austauschbare Begriffe für einunddasselbe Grundübel. Ich meine auch nicht die trotz Stuttgart 21 wundersam sich vermehrenden Gewinne der Deutschen Bahn AG. Vielmehr betrachte ich mit einem Anflug von Bewunderung und einer Portion Erleichterung die Elefanten-Hochzeit, die durchaus nicht nur die Modellbahnwelt in positive Schwingungen versetzen kann: Michael Sieber und Sohn Florian haben Weltmarktführer Märklin gekauft!

Der Name Sieber sagt Ihnen nichts? Sollte er aber, denn Michael Sieber ist nicht nur irgendein erfolgreicher Fürther Unternehmer, sondern Chef der weltweit im Spielwarengeschäft operierenden Simba-Dickie-Gruppe mit Produktionsstandorten auf allen Kontinenten. Und er ist gemeinsam mit seinen beiden Schwestern Hauptgesellschafter dieses Familien-Imperiums. Wenn das keine Riesenchance für Märklin ist, was dann?


FOTO: ERNST

Am 11. März 2013 konnte die neue Vectron-193 802 von Railpool angetroffen werden. Das Fahrzeug ist momentan wie Ihre Schwestermaschine, 193 801, für die EVB im Einsatz. Langfristig ist vorgesehen, die Loks der BR 193 von Railpool in die Pläne der EVB zu integrieren, um die Baureihe 185.2, die aktuell für die EVB im Einsatz ist, abzulösen.

GÜTERVERKEHR

Endlich im Einsatz

☐ Bereits im Jahr 2010 bestellte der Lokvermieter Railpool bei Siemens sechs Lokomotiven des Typs „Vectron". Im November 2012 konnte nun die erste dieser Lokomotiven von Siemens abgeliefert werden. Bei Railpool werden diese für 200 km/h und 6400 kW Leistung ausgelegten Loks in Zukunft als 193 801 bis 806 geführt. Die EBA-Nummer der ersten Maschine lautet: 91 80 6193 801-8. Seit einigen Wochen werden nun die ersten planmäßigen Züge mit den Siemens-Maschinen bespannt. Die ersten Vectron wurden von Railpool an die EVB-Mittelweserbahn vermietet und kommen unter anderen vor Containerzügen zwischen Hamburg und Stuttgart zum Einsatz.


FOTO: PIPLACK

■ *Am 5. März 2013 wurden die Roncalli-Zirkuswagen von Köln-Kalk nach Wanne-Eickel überführt. 212 039 der Firma „railflex" führte den Zug, hier aufgenommen am Pbf Duisburg-Wedau. In Wanne-Eickel wurde der Zug entladen, da Roncalli ab 15. März in Recklinghausen gastiert.*

KEINE ICE MEHR AUF DER GÄUBAHN

Stuttgart – Singen im IC

☐ Für die Gäubahn und die Fernverkehrszüge Stuttgart – Zürich muss ein neues Konzept erarbeitet werden, nachdem DB-Fernverkehr bekannt gegeben hatte, dass eine Rückkehr der Neigetechnik-ICE-Züge nicht stattfinden wird. Die lokbespannten und mit Schweizer Waggons gebildeten IC-Züge sind zwar hinsichtlich des Reisekomforts nicht zu bemängeln, jedoch ist die Reisedauer im Vergleich zu den Neigetechniktriebwagen rund 45 Minuten länger. Die Reisezeit von zwei Stunden und 15 Minuten, die 1996 im Vertrag von Lugano als mittelfristiges Ziel festgeschrieben wurde, kann so nicht gehalten werden. Nur bei dieser Fahrzeit werden wichtige Anschlüsse in Stuttgart erreicht.



FOTO: FLEISCHER

Vor der Kulisse der Festung Hohentwiel und der Brücke der ehemaligen Strecke nach Beuren-Büßlingen zeigt sich ein typischer Gäubahn-IC, wie er wohl noch länger hier fahren wird.



FOTO: KLEIN

■ Im Rahmen einer Sonderfahrt der „Nostalgiezugreisen" kamen am Samstag, 16. März 2013, die Hallenser 03 1010 sowie der Eurosprinter (Ex-127 001, jetzt PCW 8) mit den Wagen des Rheingold-Zuges zum Einsatz. Auf der Fahrt von Bonn nach Bad Driburg konnte der Zug zwischen Scharmede und Paderborn festgehalten werden.

ZWISCHENHALT

■ **Florian Rentsch (FDP),** Hessens Verkehrsminister, fordert mehr Geld vom Bund für den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Im Rahmen seiner Forderungen kritisierte er indirekt auch die Entscheidung der DB AG zum Weiterbau von Stuttgart 21. Dies sei für die Länder angesichts der chronischen Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur nicht unproblematisch.

■ **Abellio Rail NRW** erhielt vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) den Zuschlag für das so genannte Niederrheinnetz mit den beiden Liinien RB 33 (Mönchengladbach – Krefeld – Wesel) und RB 35 (Düsseldorf – Emmerich – Arnheim). Für den Verkehr nach Arnheim (NL) sind Zweisystemfahrzeuge erforderlich, die auch im niederländischen Gleichspannungsnetz fahren können.

■ **Überwiegend gute Zahlen** legte die DB AG bei ihrer Bilanzpräsentation am 22. März 2013 vor. Der Umsatz steigerte sich um 1,4 Milliarden Euro (plus 3,7 Prozent) auf 39,3 Milliarden Euro. Ebenso gewachsen sind der Gewinn wie auch die Höhe der Nettoinvestitionen. Erfreulicherweise gesunken ist die Schuldenlast, die den Bahnkonzern drückt.

■ **Hoffnung für HKX:** Nachdem die Aufarbeitung der österreichischen 4010-Garnituren in Polen gescheitert ist, will der Betreiber des Hamburg-Köln-Expresses (HKX), RDC (Railroad Development Corporation), die Garnituren nun im sächsischen Delitzsch beim Anbieter Euromaint modernisieren lassen. Vorgesehen ist, dass 2013 zwei End- und vier Mittelwagen fertiggestellt werden.



FOTO: KLEIN

■ *Bei der DB AG werden inzwischen auch die Lokomotiven der Baureihe 151 abgestellt beziehungsweise verkauft. So wurde 151 151 an die DB AG-Tochter RBH verkauft und kommt dort nun als Lok 276 zum Einsatz. Der Lokzug wurde von 143 950 angeführt und konnte am 16. März 2013 in Benhausen fotografiert werden. Bei der RBH sollen die 151 künftig auch in das RBH-Farbschema in Blau und Silber umlackiert werden.*

DAMPFLOK-FILMSTAR

Für Hollywood durch die halbe Republik

□ Fast vier Tage dampfte die 1921 bei der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe gebaute Ulmer 58 311 quer durch Deutschland. Der Grund der Reise waren Dreharbeiten zum Kinofilm „Die Bücherdiebin" nach dem Bestseller von Markus Zusak, den die US-Produktionsfirma 20th-Century-Fox in den Babelsberger Filmstudios dreht. Die Handlung des Buches spielt in der Zeit des Zweiten Weltkriegs und deshalb wurde für die Dreharbeiten ein Zug gesucht, der in diese Ära passt. Ausgewählt wurde die Ulmer 58 311 mit einem aus Donnerbüchsen gebildeten Wagenpark. Gedreht wurde am ehemaligen Bahnhof Werder bei Jüterbog, der für diesen Zweck wieder mit Leben erfüllt und in das Aussehen eines Bahnhofes aus dem Münchner Raum versetzt wurde. Sogar ein Friedhof wurde in unmittelbarer Nähe extra für die Filmaufnahmen angelegt. Die Bücherdiebin, im Original „The Book Thief", soll übrigens 2014 in die Kinos kommen.



FOTO: GROSS

An der ehemaligen innerdeutschen Grenze bei Mühlfeld ist 58 311 am 3. März 2013 unterwegs in Richtung Jüterbog.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.

☐ Wenn Sie genau hinsehen, werden Sie etwa in Bildmitte ein markantes Gebäude entdecken, das zweifelsfrei erkennen lässt, um welches Firmengelände es sich bei dieser Luftaufnahme handelt. Falls diese Information nicht genügt, hilft es Ihnen vielleicht zu wissen, dass dieses Unternehmen in frühen Dampflokzeiten einmal Europas bedeutendster Lokomotivhersteller war und in dieser Zeit sogar weltweit den zweiten Rang einnahm. Zu den letzten Dampfloks, welche dieses Areal verließen, gehörten die Maschinen der Baureihe 05. Jetzt sollte klar sein, welches Werk auf dem Bild zu sehen ist und wo es sich befindet?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2013 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Hydrodynamisches Getriebe (von Voith)". Gewonnen haben: Renner, Helgo, 25492 Heist; Fiedler, Hans-Jörg, 73734 Esslingen; Senke, Ullrich, 39218 Schönebeck; Klemenz, Reinhard, 65187 Wiesbaden; Kerch, Brigitte, 67663 Kaiserlautern; Juelich, Bertram, 53424 Oberwinter; Löbmann, Ekhard, 97072, Würzburg; Reichelt, Bernd, 01217 Dresden; Scholz, Solveig, 01109 Dresden; Dr. Gaudig, Lutz, 06132 Halle; Ruthof, Matthias, 04178 Leipzig; Oelmann, Dirk, 16515 Oranienburg; Wallner, Christoph, A-3300 Amstetten N.Ö.; Zech, H.-Joachim, 02906 Niesky; Eckstein, Torsten, 83734 Hausham; Gerber, Andreas, CH-6300 Zug; Roggelin, Heribert, 31832 Springe; Kinzel, Peter, 44319 Dortmund; Jahnke, Torsten, 42283 Wuppertal; Wenzel, Ralf, 39326 Rogätz.



FOTO: SLG. KRISCHKER

NRW

Diesel-Lint für Köln



FOTO: KARKOWSKI

Am 13. März 2013 konnte in Neuhof (bei Fulda) der nagelneue 620 003/621 003/621 503 (re.) bei einer Messfahrt beobachtet werden.

☐ Für das Dieselnetz Köln bestellte die DB AG bei Alstom 18 zweiteilige Lint-54 (Baureihe 622) sowie 38 dreiteilige Lint-81 (Baureihe 620/621). Als Besonderheit verfügen die dreiteiligen Garnituren erstmals über angetriebene Mittelwagen, welche daher als Baureihe 621 eingereiht werden. Die ersten Lint-81 für DB-Regio unternehmen nun Testfahrten aus eigener Kraft auf dem DB AG-Netz. Das Dieselnetz Köln umfasst die RE-Linien 12, 22, 23, 24, 25, 30 und 83 und soll im Dezember 2013 mit den neuen Lint-Triebwagen in Betrieb genommen werden. Bis dahin sind noch umfangreiche Messfahrten erforderlich, so dass die Züge in nächster Zeit noch öfters auch weitab ihres zukünftigen Einsatzgebietes gesichtet werden können. Die Alstom-Bezeichnung Lint-54 und -81 ergibt sich übrigens aus der Abkürzung „Leichter innovativer Nahverkehrstriebwagen" und der jeweiligen Länge (gerundet) in Metern.



Am 13. März 2013 war es 114 008, die zum Sonnenaufgang den wieder winterlichen Bahnhof Gießen verließ.

DB REGIO

Hessischer Renn-Trabi

☐ Wegen der neuen Verkehrsverträge Kinzigtal- und Main-Weser-Bahn wurden einige Loks der Baureihe 114 aus Cottbus nach Frankfurt umstationiert. Die Hauptaufgabe der Loks sind die RE und SE zwischen Frankfurt und Fulda, jedoch wird bei Ersatzleistungen für die jetzt auf der Main-Weser-Bahn eingesetzten 146 auch Kassel erreicht. Die einzige Planleistung für die Renn-Trabis auf der Main-Weser-Bahn sind RE 4178 und RE 15791 zwischen Frankfurt und Gießen.


FOTO: VON LOSSOW

Am Tümpel in Seefeld (Tirol) ist Regionalexpress 5413 mit 111 024 an der Spitze unterwegs in Richtung Innsbruck.

DB REGIO

Ende des Auslandseinsatzes

□ Seit ihrer Indienststellung im Jahre 1974 wurde die Baureihe 111 des Bw München auch über die Grenze hinaus bis weit nach Österreich eingesetzt. Nach Abzug der Maschinen aus dem Fernverkehr und der Zuteilung an DB Regio war die Verbindung von München nach Innsbruck über die Mittenwaldbahn der letzte internationale Einsatz, wenn man von den Grenzbahnhöfen Kufstein und Salzburg einmal absieht. Höhere Sicherheitsstandards bei der ÖBB fordern nun auf Gebirgsstrecken mit Tunneln und unwegsamen Bereichen die so genannte Notbremsüberbrückung (kurz: NBÜ). Diese fehlt sowohl bei den Lokomotiven als auch den Wendezuggarnituren aus modernisierten Silberlingen. Die erteilte Gnadenfrist ist am 8. April ausgelaufen, einen passenden Ersatz konnte man seitens DB Regio nicht anbieten. Somit muss nach über 100 Jahren Direktverbindung, das Wochenend-ICE-Zugpaar einmal außer Acht gelassen, in Mittenwald umgestiegen werden. Alternativ kann man den Fernverkehr über Kufstein benutzen. Den südlichen Abschnitt bedienen nun Talent-Triebzüge der S-Bahn-Tirol. Gleichzeitig bedeutet diese Änderung auch das Ende des lokbespannten Reisezugverkehrs auf der südlichen Karwendelbahn. Bleibt abzuwarten, was der Fahrplanwechsel im Dezember 2013 bringen wird. Dann soll die Strecke wieder durchgehend mit 442-Tw der DB AG befahren werden.

DB AG

Dornröschenschlaf

□ In den vergangenen Wochen erreichten viele derzeit abgestellte Lokomotiven von DB-Schenker-Rail das ehemalige Werk Chemnitz. Dort werden sie nun vom DB-Stillstandsmanagement betreut und für eine eventuelle Reaktivierung konserviert abgestellt. Bereits Mitte 2012 erreichten zehn Lokomotiven der Baureihe 140, zwei davon aus eigener Kraft, Chemnitz. Anfang des Jahres 2013 kamen dann einige zuvor in Saalfeld und Halle abgestellte 232 beziehungsweise 233 dazu. Aber auch vor den aus Tschechien stammenden Knödelpressen der Baureihe 180 macht die Stilllegungswelle derzeit keinen Halt. Im Februar wurden 180 016 und 180 020 von einer 155 und später 180 006 aus eigener Kraft von Dresden-Friedrichstadt ins ehemalige AW nach Chemnitz überführt.


FOTO: FSC

Die Lokschilder der Knödelpressen wurden auf Anordnung von oben zügig abgeschraubt.

EISENBAHNFREUNDE WITTEN

Drei Jahrzehnte für die Schiene

□ Zu ihrem 30-jährigen Vereinsbestehen luden die EF Witten am 9. und 10. März 2013 ein. Das Vereinsdomizil im Wittener Hbf stand den Besuchern offen und es wurden unterschiedliche Modelleisenbahnanlagen präsentiert. An den Bahnsteigen bestand die Möglichkeit, auf der modernen Gravita 265 005 oder der V 60 615 der Museumseisenbahn Hamm (MEH) Bahnhofsrundfahrten auf dem Führerstand zu unternehmen. Höhepunkt am Jubiläumswochenende waren die Rundfahrten über die Ruhrviadukte mit dem stilechten Zug der MEH und 221 116 aus Oberhausen. Die Touren starteten in Witten und führten über Wengern-Ost nach Hagen. Von dort ging es über Herdecke und Dortmund Hbf zurück zum Ausgangsbahnhof. Weitere Sonderfahrten plant der Verein am 4. Mai 2013 nach Wernigerode und am 13. Juli 2013 an die Nordsee.



FOTO: BEHRLA

221 116 hatte die Ehre, den Jubiläumsrundfahrtzug zu bespannen. Erfreulich war die gute Auslastung der Züge trotz schlechten Wetters.



FOTO: BERG

■ *Anlässlich der aktuellen Hauptuntersuchung im DB-Werk Dessau wurde 120 502 (Ex-120 160) in den Hausfarben der DB Netz in Gelb lackiert. Am 6. März 2013 war die Lok mit ihrem ungewöhnlichen Aussehen auf einer Probefahrt von Dessau nach Riesa unterwegs.*



FOTO: DÜLL

■ *In der zweiten Märzhälfte (!) führten Schneefälle in Kombination mit starken Windböen zu Behinderungen im Bahnverkehr in Schleswig-Holstein. Am 23. März 2013 blieb 648 343 als RB von Kiel nach Flensburg kurz nach Mitternacht bei Rieseby in einer Schneewehe stecken. Um den LINT zu befreien, kam 218 339 aus Kiel. Jedoch erlitt diese einen Kühlmittelverlust, weshalb die 218 und der Tw weiter eingeweht wurden. Nach dem Einsatz des Kieler Schneepfluges war die Strecke bis zum Triebwagen wieder passierbar. 218 333 zog die beiden Havaristen gegen 16 Uhr nach Kiel.*

SAALE-THÜRINGEN-NETZ

Abellio, übernehmen Sie!

☐ Bernard Kemper und Ronald Lünser in ihrer Funktion als Geschäftsführer der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH unterzeichneten am 14. März 2013 in Anwesenheit von Thomas Webel, Verkehrsminister des Landes Sachsen-Anhalt, und Christian Carius, Verkehrsminister des Freistaates Thüringen, den Verkehrsvertrag für das Eisenbahnnetz Saale-Thüringen-Südharz. Ab Dezember 2015 wird Abellio im Auftrag der NASA-GmbH Sachsen-Anhalt, der NVS-Thüringen, des ZVNL, des Nordhessischen Verkehrsverbundes und der Landesnahverkehrsgesellschaft-Niedersachsen ein Netz elektrischer Linien im Raum Halle/Leipzig, Sangerhausen, Nordhausen, Kassel, Naumburg, Weimar, Jena, Saalfeld, Erfurt und Eisenach bedienen. Der Verkehrsvertrag endet im Dezember 2030. Mit Aufnahme des Zugbetriebes durch Abellio wird ein völlig neues Fahrplankonzept für Mitteldeutschland umgesetzt, welches sowohl aus Regionallinien als auch aus schnellen Express-Linien zwischen den Großstädten besteht. So wird es zukünftig neue, schnelle Direktverbindungen zwischen Halle beziehungsweise Leipzig und Erfurt beziehungsweise Jena geben. Bestehende Linien wie die Express-Linie Halle – Nordhausen – Kassel oder die Regionallinie Halle – Erfurt – Eisenach bleiben erhalten. Ein wichtiger Aspekt dieses neuen Fahrplankonzeptes ist die Integration in das Fernverkehrsprojekt VDE 8, so dass sowohl in Leipzig als auch in Erfurt schnelle Anschlüsse an die ICE-Züge nach Berlin beziehungsweise Nürnberg und München bestehen. Eingesetzt werden sollen auf dem Bahnnetz Saale-Thüringen-Südharz drei- und fünfteilige Talent 2-Triebzüge von Bombardier. Insgesamt werden dafür 35 Züge mit einer besonders komfortablen Innenausstattung bestellt. Die Züge sind barrierefrei und verfügen über ein behindertengerechtes WC sowie zwei spezielle Rollstuhlstellplätze. Mehrzweckbereiche ergänzen die Ausstattung. Alle Fahrzeuge verfügen zudem über Fahrkartenautomaten. Abellio legt besonderen Wert auf Service im Zug. So wird jede Zugfahrt von Service-Personal begleitet, das auf einigen Express-Linien auch für ein spezielles Catering-Angebot sorgen soll. Die neuen Linien im Überblick: E 1: Leipzig – Naumburg – Erfurt; E 2: Leipzig – Weißenfels – Saalfeld; E 3: Halle – Naumburg – Erfurt; E 4: Halle – Nordhausen – Kassel-Wilhelmshöhe; E 5: Halle – Nordhausen – Eichenberg sowie R 1: Halle – Naumburg – Erfurt – Gotha – Eisenach; R 2: Großheringen – Jena – Saalfeld; R 3: Halle – Sangerhausen – Erfurt; R 4: Halle – Lutherstadt Eisleben; R 5: Nordhausen – Leinefeld – Heilbad Heiligenstadt.

ZEITREISE

Speisewagen wiederbelebt


FOTO: BRAUN

1997 Bei der Übernahme präsentierte sich der Wagen noch in einem schlechten Zustand.



FOTO: BRAUN

2013 Restauriert wurde der Wagen im Zustand von 1965 mit DSG-Beschriftung.

■ Die Speisewagen der Bauart WR4ü28 wurden von der 1916 gegründeten Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft (MITROPA) ab 1928 in einer Stückzahl von 75 Wagen gebaut und eingesetzt. Ein vom Bayerischen Eisenbahnmuseum (BEM) erworbener Speisewagen dieses Typs wurde in Česke Velenice grundlegend saniert. Bei der Teilzerlegung 2010 bewahrheiteten sich schlimmste Befürchtungen, so dass die Aufarbeitung fast an der Finanzierung gescheitert wäre. Erst als die „BayernBahn“ die Finanzierung übernahm, konnte es weitergehen. Die wesentlichen Arbeiten wurden bis Ende Januar 2013 abgeschlossen. Anfang Januar 2013 konnte der Speisewagen jedoch schon seine ersten Einsätze fahren.

Die S 3/6 – Synonym für Ingenieurskunst aus Bayern

Dass die bayerische Schnellzuglok Zeit ihres Daseins etwas Besonderes war, lässt sich in mehrfacher Hinsicht belegen. Vor 60 Jahren entstand durch eine Neubekesselung noch die Baureihe 18^6. Dennoch mussten auch diese 30 Maschinen schon wenige Jahre später abtreten, fast zeitgleich mit ihren älteren Schwestern.

Glänzende Zeiten der 18^6: Es ist der 1. August 1958, als die Ulmer 18 628 mit dem E 588 die Erzabtei St. Martin passiert hat und nun die Donau überquert.

Der Stern des Südens

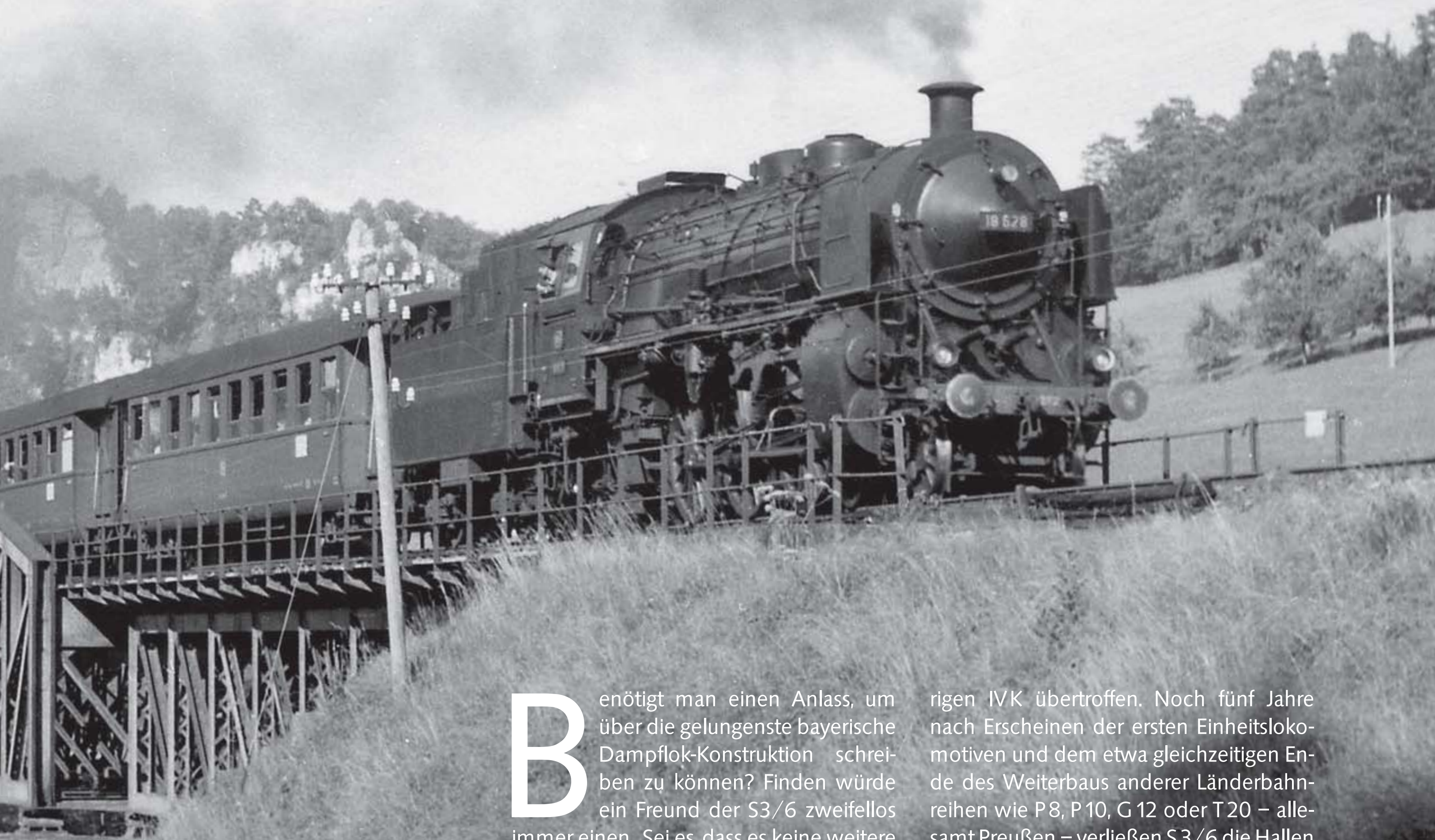


FOTO: ULRICH MONTFORT

Benötigt man einen Anlass, um über die gelungenste bayerische Dampflok-Konstruktion schreiben zu können? Finden würde ein Freund der S3/6 zweifellos immer einen. Sei es, dass es keine weitere Länderbahnschnellzuglokomotive zu einer derartigen überregionalen Verbreitung geschafft hat oder dass ihre Stückzahl von 159 um rund die Hälfte höher war als die aller anderen Länderbahn-Pazifiks zusammen. Vergleicht man ihren Beschaffungszeitraum von 23 Jahren (1908 bis 1930) mit anderen deutschen Dampflokomotiven, so wird seine Dauer allenfalls noch von kleinen C-Kupplern wie der T3 oder der sächsischen VT sowie der schmalspurigen IV K übertroffen. Noch fünf Jahre nach Erscheinen der ersten Einheitslokomotiven und dem etwa gleichzeitigen Ende des Weiterbaus anderer Länderbahnreihen wie P 8, P 10, G 12 oder T 20 – allesamt Preußen – verließen S 3/6 die Hallen von Maffei und zuletzt Henschel. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren 30 Maschinen der letzten Lieferserien die einzigen von der DB modernisierten Länderbahnloks. Auch bei der DR wurde das Rekoprogramm nur den P 10 und G 12 als einzigen Länderbahngattungen zuteil. Die S 3/6 standen 57 Jahre im Einsatz, auch ein solches Dienstalter erreichten nur wenige andere. Sie hätten es nicht so weit gebracht, wenn es nicht eine äußerst gelun-

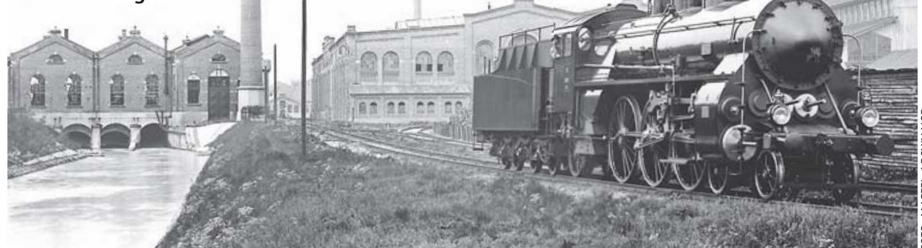

FOTO: RUDOLF KALLMÜNZER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Amerikanische Baugrundsätze zweier 1900 von Baldwin beschafften 2'B1'-Loks mit Vierzylinderverbund-Triebwerk, klassiert als S 2/5, fanden auch bei der S 3/6 Anwendung.



Die direkte Vorläuferin der S 3/6, die badische IV f, war die erste deutsche 2'C1'-Lok und wurde erstmals 1907 von Maffei gebaut.

FOTO: RVM, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



3630 der Bayerischen Staatsbahn (spätere 18 447) mit großen Treibrädern, 1912 im Maffei-Werksgelände.

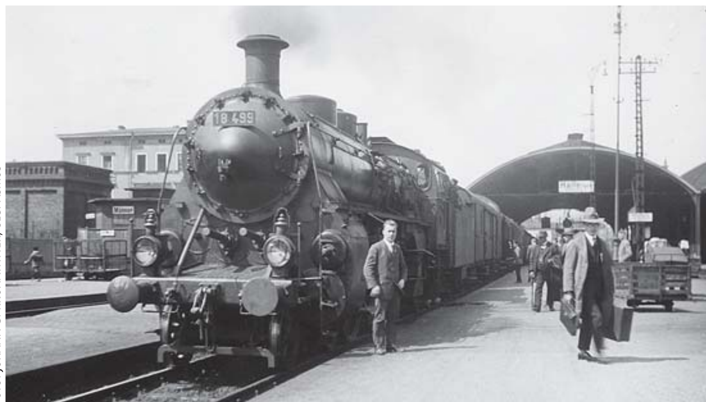
FOTO: MAFFEI, ARCHIV VGB

gene und beliebte Konstruktion gewesen wäre, und das als wartungsaufwendigere Vierzylinderverbund-Lok!

Schnellzugmaschinen mit der Achsfolge 2'C1' bewiesen letztlich ihre beste Eignung für mitteleuropäische Anforderungen. Über 800 folgten der badischen Urahnin IV f. Obgleich der französischen Paris-Orléans-Bahn die Ehre gebührt, 1907 die erste europäische Lokomotive jenes bahnbrechenden Entwurfs in den Dienst genommen zu haben, folgte die erste deutsche Pazifik auf dem Fuße. Sie war eine Münchnerin, noch im selben Jahr in drei Exemplaren von Maffei geliefert. Die Konstruktion profitierte von vier 1899 und 1900 aus den USA importierten Lokomotiven. Man übernahm zum Beispiel den Barrenrahmen und gewann Erkenntnisse mit Vierzylinderverbund-Triebwerken. Die Staatsbahn des um die Jahrhundertwende vergleichsweise rückständigen Agrarstaats Bayern, in ihrer kontinuierlichen Weiterentwicklung durch zu konservative Monarchen ausgebremst, begehrte ebenfalls leistungsstärkere Schnellzugloks. Die Achsfahrmasse von 16 Tonnen durfte dabei nicht überschritten werden, denn die Hauptstrecken jener Zeit gaben nicht mehr her. Im Vergleich zu späteren Neuentwicklungen, beispielsweise den Reihen 01 und 03, scheint rückblickend erstaunlich, dass die S 3/6 mit einer Reibungsmasse von zunächst nur 50 Tonnen so lange gebaut und nahezu gleichwertig eingesetzt wurde. Natürlich gab es Gründe, nicht zuletzt ein ständiger Triebfahrzeugmangel.


FOTOS (2): CARL BELLINGRODT, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Zehn Dampflokomotiven, darunter mindestens acht P 8, sind im Frühjahr 1927 im Bw Köln-Deutzerfeld versammelt, welches soeben eine 18^5 mit dem FFD 102 „Rheingold" auf dem Weg nach Mannheim passiert. Den Vordergrund des Fotos dominiert 38 2959, die frühere Köln 2500.


FOTO: JOHANN B. KRONAWITTER, SLG. ASMUS

Halle/Saale Hbf im Jahr 1929: Vor der Weiterfahrt des D 40 Berlin – München wird noch ein Erinnerungsfoto mit der Nürnberger S 3/6 geschossen.


FOTO: ERNST KÖDITZ, SLG. ASMUS

Wieder der D 40: 18 448 bekommt um 1930 auf der Frankenwald-Nordrampe vor Ludwigstadt Schubhilfe durch eine 96.

Der aparten Bayerin hat man in ihren besten Zeiten Renommierzüge wie den „Orient-Express“, den „Ostende-Wien-Express“ oder den „Rheingold“ anvertraut und nach 1928, zweifellos stand in jener Zeit ihr Stern am höchsten, war sie fast in ganz Deutschland und darüber hinaus anzutreffen – vom Bodensee bis zur Alster, zwischen Berlin, München und Wien, im holländischen Zevenaar und, infolge der Reparationsleistungen von 1918, selbst in Bordeaux an der Atlantikküste. In den 30er-Jahren beeindruckten die S 3/6 vor Langläufen mit über 450 Kilometern, so zwischen Köln und Hamburg. Nürnberger „Hochhaxige“ mit um 130 Milimeter vergrößertem Treibraddurchmesser (2000 mm), acht von ihnen wurden gebaut, verblieben gar auf den 640 Kilometern zwi-

DIE RICHTIGE AUSSPRACHE: „ES-DREI-SECHS“ ODER „ES-DREI-SECHSTEL“?

Wohl kaum ein Aspekt zur bayerischen S 3/6 polarisiert mehr als die korrekte Aussprache ihrer alphanummerischen Gattungsbezeichnung. Die Fachliteratur macht einen Bogen darum, in vielen Dienststellen wurde sie „Es-drei-Sechstel“ genannt, andernorts hingegen schlicht „Es-drei-sechs“. Beim Münchner Hersteller Maffei war ebenfalls „Sechstel“ üblich. Das ergibt durchaus Sinn, sind die beiden Zahlen doch gemäß der Klassifizierung der Königlich-Bayerischen Staatsbahnen von 1901 die Angabe des Verhältnisses der angetriebenen Achsen zur Gesamtzahl der Lokomotivachsen, bei einer Pazifik also drei von sechs – drei Sechstel. Nicht nur am Führerhaus war und ist es in Form eines mathematischen Bruches angeschrieben, auch wenn diese gesprochene Form in manch Gehör schauerlich klingen mag. Die in Maschinentexten verwendete Form mit Schrägstrich (S 3/6) ist der einfacheren Typografie geschuldet, vergleichbar etwa mit der Änderung beispielsweise der Kurzbezeichnung 50^{35} in 50.35 mit Einführung des neuen Nummernschlüssels der DR im Jahr 1970. Ebenso wenig übrigens, wie man dabei den Punkt mitspricht, wird im bayerischen Schema der Bruchstrich erwähnt.

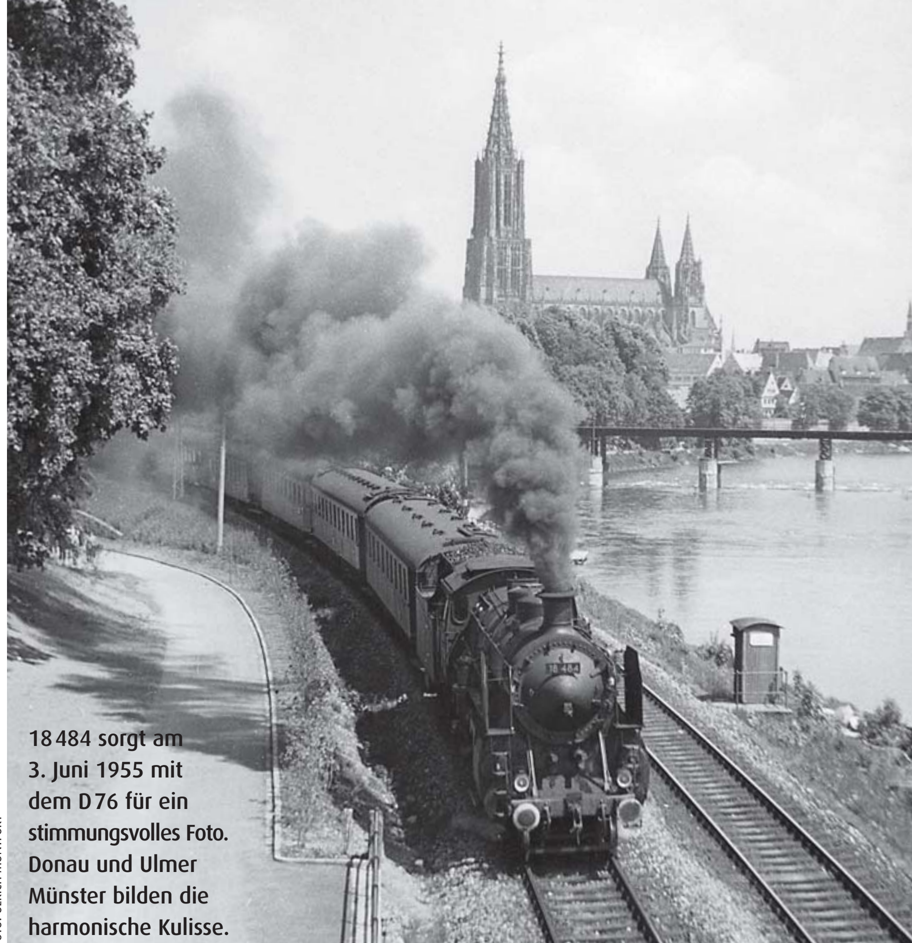


Von Berlin über die Saalebahn gekommen, rollt der von S 3/6 3700 geführte FD 80 ohne Halt durch Saalfeld. Am 27. Mai 1926 trägt die 18 499 noch die bayerische Länderbahnbeschilderung. Dem sechsachsigen Mitropa-Speisewagen WR4ü folgt ein Kurswagen der FS Italia nach Rom!

schen München und Köln am Zug. Selbst in Osnabrück und Halle/Saale, den nördlichsten Heimatdienststellen, sollen sich die fremden Loks großer Beliebtheit erfreut haben. Abgelehnt wurde die bayerische Pazifik selten und dann so manches Mal vielleicht nur aus Lokalpatriotismus jenseits des Weißwurstäquators.

Schon die erste Maschine, 3600, wies eine Reihe interessanter Details auf. Die Beschickung der breiten Feuerbüchse sollten zwei runde Feuertüren erleichtern, später ging man zu einer geteilten Feuertür über. Der Heizer musste dem Lokführer jeweils ansagen, welche Tür oder Hälfte er benötigte. Das Anfahrventil zur Versorgung der Niederdruckzylinder mit Frischdampf musste nicht manuell betätigt werden, es öffnete selbsttätig bei Füllungen größer als zirka 65 Prozent.

Abgelehnt wurde die Bayerin nur selten



18 484 sorgt am 3. Juni 1955 mit dem D 76 für ein stimmungsvolles Foto. Donau und Ulmer Münster bilden die harmonische Kulisse.

FOTO: ULRICH MONTFORT

Über die Jahre und Jahrzehnte erfuhren die 18^{4-5}, wie die S 3/6 bei der Deutschen Reichsbahn ab 1923 hießen, immer wieder Bauartänderungen und technische Verbesserungen.: Erhöhung des Kesseldrucks auf 16 Bar, geänderte Zylinderdurchmesser, Speisewasservorwärmung und viele weitere. Der Vorwärmer erhielt selbsttätig Frischdampf, nämlich dann, wenn der Regler geschlossen war. Das vermied das Speisen mit kaltem Wasser, reduzierte den Druckabfall und schonte gleichzeitig den Kessel. Äußerlich markant ist die Ausrüstung mit Krempenschornstein und ab 1929 mit Windleitblechen, welche ihr ausgesprochen gut standen. Beide wurden wie das gesamte Bild der Maschine selbst bei der späteren Modernisierung zur 18^6 respektvoll beibehalten, eine Ausnahme im Bundesbahn-Zeitgeist der 50er-Jahre. Man vergleiche einmal mit anderen DB-Umbauten! Und nur ein unbedeutendes Detail am Rande, aber war es Zufall, dass man viele von ihnen vor den modernen DB-Reflexglaslaternen verschonte?

Glücklicherweise können noch heute einige Zeitzeugen ihr Arbeitsleben mit und auf der S 3/6 nachzeichnen. Unter ihnen ist der ehemalige Kemptener Heizer und Lokführer Karl Wirth, der bis zu seiner Pensionierung 1997 40 Jahre auf dem Führerstand arbeitete. Er hat an der Lok nichts auszusetzen: „Die S 3/6 war prima, das war

Mit dem E 587 nach Ulm fährt 18 495 bei Gutenstein durch das reizvolle Donautal. Erste Sonnenstrahlen künden am 3. April 1959 vom Frühling.

FOTO: DR. ROLF BRÜNING

eine richtig tolle Maschine. Macken hatte sie nicht. Nur für den Heizer war es unangenehm, wenn er das Innentriebwerk schmieren musste. Da wurde man saumäßig dreckig und besonders im Sommer war die Schmiere unangenehm."

Kempten war eigentlich ein Revier der P 10, welche Schnellzüge mit 100 km/h beförderten, bis die Geschwindigkeit erhöht wurde. Dann wurden aus Lindau S 3/6 zugewiesen. Wirth kann aus eigenem Erleben vergleichen: „Die 39 war ein Büffel, eine P-Lok und die S war halt eine Schnellzuglok. Beim Anziehen war sie etwas schlüpfriger als die 39, aber sie hat schon ordentlich was weggezogen. Sie hatte ja auch ein paar hundert PS mehr als die 39. Es war bedeutend leichter, einen Plan mit der 18 zu halten. Außerdem ist die S 3/6 elegant gelaufen und die 39 war wie gesagt ein Büffel." Andernorts fuhr man damals schon schneller, aber in Lindau und

„Die S 3/6 war eine richtig tolle Maschine!"

Kempten bewährte sich die Dampflok noch immer. „Den langen Anstieg hinter Lindau hat sie auch mit 70 bis 80 km/h bewältigt. Die 218 von heute ist nicht wesentlich schneller", ist er überzeugt.

Die 18^{4-5} lernte Karl Wirth zu Beginn seiner beruflichen Laufbahn noch als Schlosser kennen. Weniger als eine Handvoll, namentlich 18 481, 508, 512 und 528, standen noch über das Jahresende 1960 hinaus im Einsatz. Die zuletzt genannte beendete mit ihrer Ausmusterung am 15. November 1963 im Bw Lindau mit Ausnahme der 18 505 des Lokversuchsamts Minden die Ära der Maschinen mit Originalkessel. Die Dienststelle in Lindau am Bodensee – vielmehr im Bodensee, da auf einer Insel gelegen – war seit den mittleren 50er-Jahren zum letzten großen Refugium der S 3/6 geworden. Dort konzentrierte die Deutsche Bundesbahn bis auf 18 628 alle 18^{6}, bis auch diese die Segel zu streichen hatten. Den neuen V 200 hatten auch die edelsten Dampflokomotiven, allen Fürsprechern zum Trotz, nichts mehr entgegenzusetzen. Auch in diesem Fall war die Verdieselung zum Teil politisch motiviert und die roten Brummer lösten König Dampf nicht immer ohne Nachhilfe, aber auch nicht ohne Anfangsprobleme ab. Nicht mehr als gerade fünf Jahre hatten

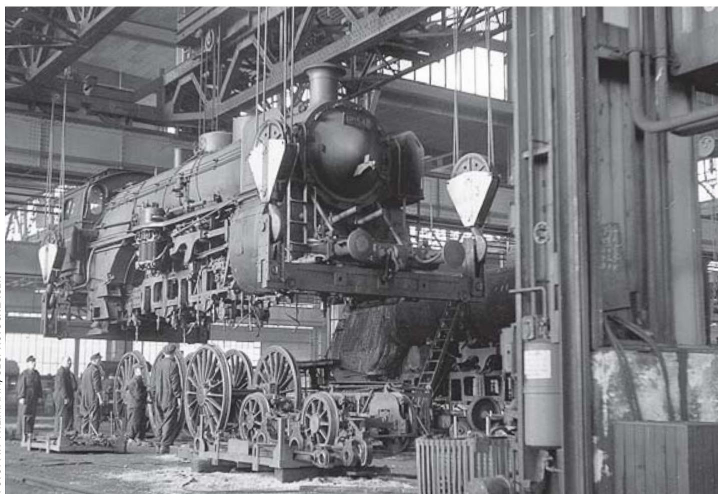


FOTO: AW FREIMANN, SLG. HUFSCHLÄGER

Die Darmstädter 18 548 ist am 8. Oktober 1952 im AW München-Freimann ausgeachst worden. Die Dampflokunterhaltung endete dort bereits ein Jahr später.

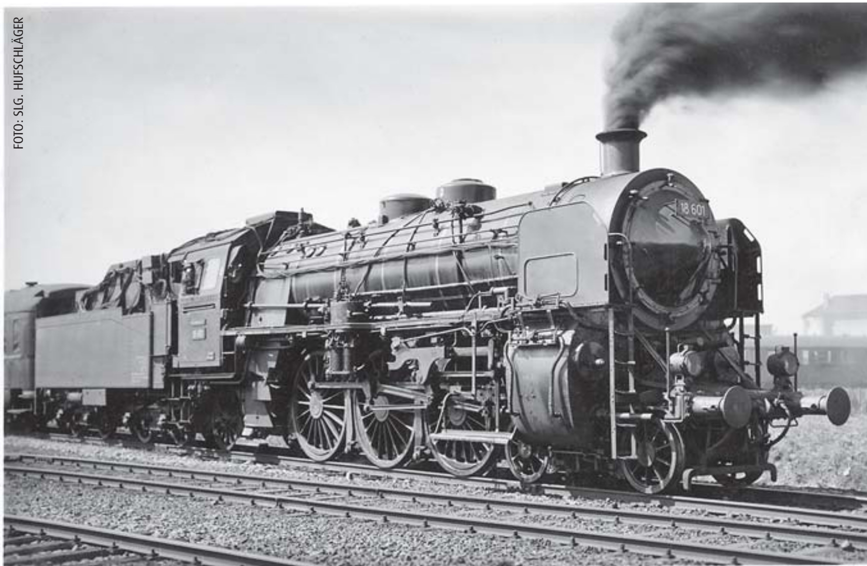


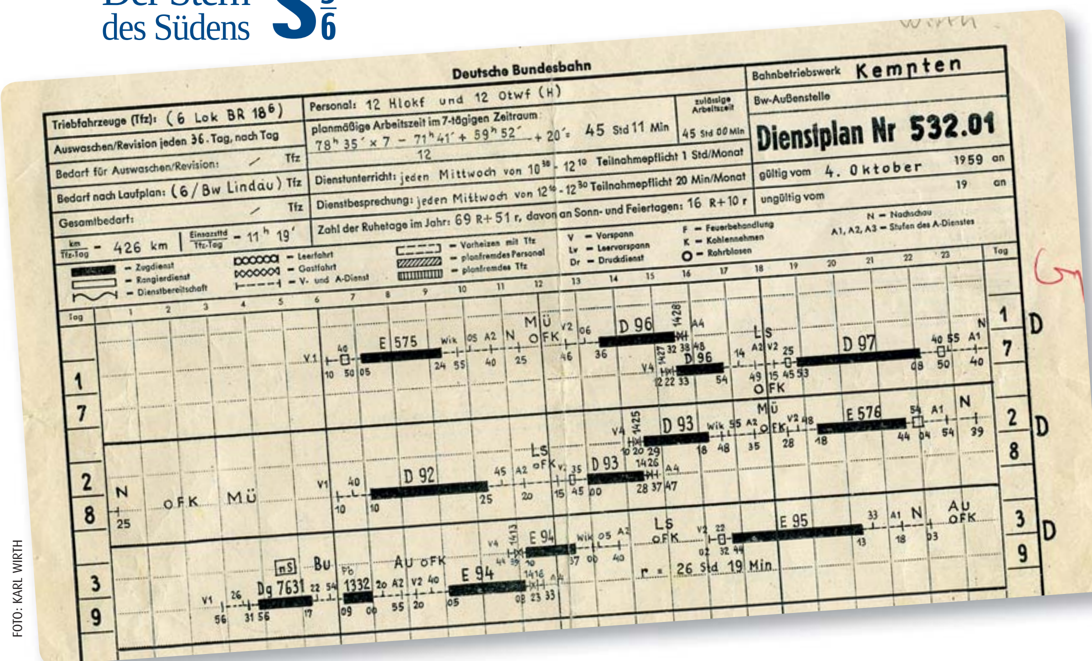
FOTO: SLG. HUFSCHLÄGER

Nach ihrer Abnahme am 16. März 1953 weilte die ehemalige 18 521, inzwischen als 18 601 bezeichnet, bis zum 14. August 1953 beim Lokversuchsamt Minden. Das Foto entstand im April.



FOTO: WALTER SCHNEEWEIS

Nach einer Ausbesserung verlässt 18 620 mit angebauter Indiziereinrichtung um 1959 das AW Ingolstadt zu einer Probefahrt und überquert die heute nicht mehr vorhandene Ringseestraße.


Deutsche Bundesbahn

Bahnbetriebswerk Kempten

Bw-Außenstelle

Dienstplan Nr 532.01

gültig vom 4. Oktober 1959 an

ungültig vom 19 an

Triebfahrzeuge (Tfz): (6 Lok BR 18⁶)

Auswaschen/Revision jeden 36. Tag, nach Tag

Bedarf für Auswaschen/Revision: – Tfz

Bedarf nach Laufplan: (6 / Bw Lindau) Tfz

Gesamtbedarf: – Tfz

km/Tfz-Tag – 426 km | Einsatzstd/Tfz-Tag – 11 h 19′

Personal: 12 Hlokf und 12 Otwf (H)

planmäßige Arbeitszeit im 7-tägigen Zeitraum: (78h 35′ × 7 – 71h 41′ + 59h 52′) / 12 + 20′ = 45 Std 11 Min

zulässige Arbeitszeit: 45 Std 00 Min

Dienstunterricht: jeden Mittwoch von 10³⁰ - 12¹⁰ Teilnahmepflicht 1 Std/Monat

Dienstbesprechung: jeden Mittwoch von 12¹⁰ - 12³⁰ Teilnahmepflicht 20 Min/Monat

Zahl der Ruhetage im Jahr: 69 R + 51 r, davon an Sonn- und Feiertagen: 16 R + 10 r

– Zugdienst – Rangierdienst – Dienstbereitschaft – Leerfahrt – Gastfahrt – V- und A-Dienst – Vorheizen mit Tfz – planfremdes Personal – planfremdes Tfz

V – Vorspann, Lv – Leervorspann, Dr – Druckdienst, F – Feuerbehandlung, K – Kohlennehmen, O – Rohrblasen, N – Nachschau, A1, A2, A3 – Stufen des A-Dienstes

E 575 · D 96 · D 97 · D 93 · E 576 · D 92 · E 95 · Dg 7631 · 1332 · E 94

26 Std 19 Min



Der im Text beschriebene Dienstplan 1 der Einsatzstelle Kempten des Bw Lindau aus dem Jahr 1959. Es werden sechs Maschinen der BR 18⁶ benötigt.

FOTO: KARL WIRTH

FOTO: SLG. HUFSCHLÄGER

die beiden 18⁶ mit dem geringsten Dienstalter, 18 625 und 18 628, im Einsatz gestanden und verließen schon Anfang 1961 den aktiven Bestand. Weitere folgten sehr bald.

Aber bei aller Dampflokromantik: Kaum einer der „Schwarzen" hat den Wasserkochern nachgetrauert. Auch Karl Wirth war froh um die geschlossenen Führerstände der Diesellokomotiven: „Wenn man bei Eiseskälte auf dem offenen Führerstand war und nach Stunden eiskalte Füße hatte – nein, danke! Vorne brennt einem fast der Kittel an, hinten trifft einen die Kälte und im Sommer läuft der Schweiß in Strömen. Die wirklich schönen Fahrten waren eher die Ausnahme." Die Schnellzugloks hatten wenigstens den Vorteil, nicht längere Strecken rückwärts fahren zu müssen, denn sie wurden stets in die Fahrtrichtung gedreht. Die Anforderungen an Mensch und Maschine auf den steigungsreichen Allgäustrecken waren auch in den letzten Jahren hoch, kann sich Wirth noch gut erinnern: „400 Höhenmeter sind von Lindau bis Immenstadt auf 55 Kilometern zu machen, aber das stellte die S 3/6 vor keine Probleme. Mit fünf, sechs Wagen kam auch der Heizer nicht ins Schwitzen, wenn er es gekonnt hat. Mit zehn oder zwölf Wagen war es allerdings schon mühsamer." Die Fahrzeit war dann kaum noch zu halten und der Lokführer erhielt den eleganten Befehl „Wegen Überlast kann die Fahrzeit überschritten werden". Etwas Besonderes waren Vorspannleistungen. „An Feier- und Sonntagen sind wir doppelt gefahren. Da haben wir mit zwei S 3/6 die Schnellzüge gezogen. Hinten war der Planführer, vorne der Roulierer", resümiert Wirth, der als Lokführer ebenfalls Roulierer war, wie man dort im Süden die Springer nennt. Eine Planlok hatte er nur als Heizer: 18 611. Der Tag sieben seines damaligen Dienstplans blieb ihm besonders in Erinnerung. „Unsere strengste Tour war im Plan 1 von Tag sieben auf acht. Da ging es von Kempten-Hegge mit dem D 96 erst nach Lindau. Dort hat man Feuer gemacht, das heißt

Fünf, sechs Wagen waren dem Heizer keine Mühe



18 608 gehört am 2. April 1959 zum Bw Ulm. Von dort ist sie mit dem E 694 nach Friedrichshafen aufgebrochen und hat soeben Aulendorf verlassen.

FOTO: DR. ROLF BRÜNING



FOTO: ERNST SCHÖRNER, SLG. HUFSCHLÄGER

18 620 (vorn) und 18 611 kochen am 30.9.1962 in Lindau zum letzten Mal Dampf für den 436 Tonnen schweren D 91 Genf – München.



Abschiedsfahrt: Am verregneten 29. Mai 1965 lässt es 18 622 noch einmal krachen, als sie den Kirchberg-Tunnel bei Solnhofen verlässt.

Rohrblasen und Kohle bunkern, dann ging's nach München, dort war Übernachtung und am nächsten Tag ging es wieder von München nach Lindau und zurück. Am Tag sieben waren es 307 und am Tag acht 306 Kilometer. Da hat man dann insgesamt schon so sechseinhalb Tonnen Kohle gebraucht. Aber an einem normalen Tag waren es vielleicht so zweieinhalb Tonnen Kohle. Die S 3/6 war sparsam, sparsamer etwa als die 39", erzählt er.

Trotz aller Wirtschaftlichkeit schob man die 18^6 spätestens im dritten Unterhaltungsabschnitt aufs Abstellgleis. Am längsten verrichtete 18 603 ihren Dienst, nämlich elf Jahre und zwei Monate. Die Verabschiedung der 18^6 wurde in gebührendem, aber damals doch ungewöhnlichen Maße zelebriert. Im April 1965 verblieb 18 622 als letzte im Zugdienst stehende Lokomotive ihrer Baureihe. In Reminiszenz an vergangene Tage veranstaltete der BDEF am 29. Mai 1965 eine große Rundfahrt von Augsburg nach Donauwörth, Treuchtlingen und Ingolstadt. Das Wetter hätte dem Anlass entsprechend nicht passender sein können: Es regnete ohne Unterlass. Diese Abschiedsfahrt war aber keineswegs der Abschied, denn noch einmal durfte die 18 622 glänzen: Für eine Umleitung der Arlbergbahn wurde im Juni 1965 jede Schnellzuglok gebraucht. Ein paar Tage lang war die letzte 18^6 für ein famoses Finale vor die internationalen Schnellzüge auf der Allgäubahn zurückgekehrt. Noch zwei Sonderleistungen im August waren zu fahren, dann war am 1. September 1965 während einer Abschiedsfeier im Bw Lindau im Beisein von Funk und Fernsehen auch für 18 622 endgültig Dienstschluss.

18 505 indes erhielt in den Büchern tatsächlich noch die unsägliche Computernummer 018 505-8, da die mittlerweile mit einem fünfachsigen Tauschtender der BR 45 gekuppelte Versuchslokomotive noch bis zum 10. Juli 1969 zum Fahrzeugbestand der DB gehörte. Ihr aktiver Dienst war aber im Mai 1967 quittiert worden.



FOTO: SLG. HUFSCHLÄGER

18 630 wartet während ihrer letzten Werksprobefahrt in Treuchtlingen auf Einfahrt aus Richtung Ingolstadt. Das dortige AW stellte die Dampflokunterhaltung wenig später ein. Nicht nur im Altmühltal lief die Elektrifizierung auf Hochtouren und für zwei ihrer Schwestern, 18 618 und 628, standen die Signale in jenem Juni 1961 bereits für immer auf Halt.


In Lindau-Reutin warteten etliche ausgemusterte S 3/6 auf ihr weiteres Schicksal. Im Juli 1969 fotografierte Stefan Donnerhack die 18 508, 18 622 und 18 617 (v.l.).

Wie andere Entwicklungen zwischen Nachkriegszeit und Wirtschaftswunder war auch die S 3/6 von der alles vereinnahmenden und immer rascher fortschreitenden Moderne eingeholt worden. Die in West wie Ost mit neuen Kesseln versehenen und neu gebauten Dampflokomotiven standen unter den Vorzeichen einer zwar dringend benötigten, dennoch aber nur vorübergehenden Lösung, der oft aus wirtschaftlichen Gründen unterlassenen Erneuerung des Antriebs und Laufwerks und damit bewusst in Kauf genommenen beschleunigten Verschleißes mit abzusehender baldiger Ausmusterung. Auch bei den 18^6 beschränkte man letztlich die Modernisierung auf den Kessel und das Führerhaus, nachdem eine neue Dampfmaschine inzwischen als nicht mehr lohnende Investition betrachtet wurde. Der Kesselneubau für alle 38 noch vorhandenen 18^5 war mit immer mehr im Zulauf befindlichen Diesel- und E-Loks 1957 nach 30 Stück abgebrochen worden und die Unterhaltung wurde schon weniger als ein halbes Jahrzehnt später zu teuer befunden.

Die S 3/6 entstammt einer Zeit, in welcher der Allgemeinheit dienenden Verkehrsmitteln auch Ästhetik zugestanden wurde. Der Autor dieses Beitrags, mitnichten Bayer, möchte sich nicht davon freisprechen, in der S 3/6 ein prachtvolles Stück Ingenieurskunst zu sehen, welches wie einst die Veteranen auch die heute auf der Museumslok 18 478 Fahrenden wieder zu begeistern vermag. Zugegeben, dieser sich dem Ende neigende Aufsatz ist eine weitere Verneigung vor der bayerischen 18 geworden. Aber was bleibt, wenn die Versuche, kritische Stimmen zur S 3/6 zu finden, nahezu fruchtlos bleiben?

Ihre Väter heißen Anton Hammel und Heinrich Leppla, zwei begnadete Konstrukteure der Firma Maffei. Für die Bewahrung ihres Erbes ist hoch einzuschätzen, dass die 18 478 durch den Schweizer Serge Lory vom Schrottplatz gerettet sowie restauriert wurde und nach dessen Ableben und mehreren Eigentümerwechseln 1993 den Weg zurück nach Bayern gefunden hat. Im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen (BEM) kümmert sich eine kleine Arbeitsgruppe hingebungsvoll


FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

Am 5. August 1967 lichtete Ludwig Rotthowe im Bw Minden die bereits abgestellte 18 505 des Versuchsamts ab. Obgleich noch in gutem Zustand, hatte sie ihre originalen Nummernschilder längst eingebüßt.


FOTO: ERNST SCHÖRNER, SLG. HUFSCHLÄGER

Viel mehr als der umgestürzte Zylinderblock war von 18 615 am 13. Mai 1965 in Feldkirchen nicht geblieben.


FOTOS (2): STEFAN DONNERHACK

Als Heizlok Sbr. 7009 fand 18 602, auf Leichtölfeuerung umgebaut, noch einige Jahre Verwendung. Ihr Kessel stand als letzter aller S 3/6 unter Dampf. (Bw Trier, 7. Januar 1972).



Höchste Konzentration für Lokführer Stefan Marganitz. Die „S“ läuft wie ein Uhrwerk.



FOTO: CHRISTIAN SPILLER

Die Nördlinger Museumslok wird wie am 3. März 2012 auch 2013 wieder nach Lindau fahren.





Vier Hände, vier Zylinder: Eugen Bochskanl, Maximilian Flemming und andere sorgen dafür, dass 18 478 ihre Fahrten zuverlässig absolvieren kann.

FOTOS (3): OLAF HAENSCH

Fahrten 2013 mit 18 478

Datum	Von	Über	Nach
13.04.2013	Nördlingen	Augsburg	Lindau[1]
01.05.2013	(Heilbronn)–Ulm	Aulendorf	Lindau[2]
18.05.2013	(Stuttgart)–Nördlingen	München-Ost	Innsbruck[2]
03.10.2013	Nördlingen	Augsburg/München	Starnberg[1]

Stand 27. März 2013, ohne Gewähr. Info/Buchung: 1) BEM, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de; 2) Ulmer Eisenbahnfreunde, www.schnellzuglok.de.

um die 95-Jährige. Seit einer Hauptuntersuchung im Museum 1996 ist die Maschine wieder einsatzbereit. Die letzte S 3/6 mit bayerischem Windschneidenführerhaus ist mehrere Male im Jahr auch auf alten Stammstrecken zu erleben, so schon in wenigen Tagen auf der Allgäubahn. Heute erstrahlt die „3673“ wieder im authentischen Farbkleid der Königlich-Bayerischen Staatsbahnen. Im Mai 2014 läuft die Kesselfrist ab und es bleibt zu hoffen, dass es ein weiteres Mal gelingt, die dann notwendige Hauptuntersuchung erfolgreich abzuschließen. Auch junge Eisenbahnfreunde sollen die Lokomotivkönigin Bayerns im wahrsten Sinne erfahren und von ihr beeindruckt werden dürfen! □

Olaf Haensch



Auf der Nördlinger Hausstrecke nach Dinkelsbühl ist der grüne Renner nicht oft zu erleben. Am 22. August 2010 konnte er bei Fremdingen aufgenommen werden.

FOTO: CHRISTIAN SPILLER

Was von den S 3/6 erhalten blieb



FOTO: WALTER SCHNEEWEIS

Dieses Erinnerungsfoto anlässlich der äußerlichen Aufarbeitung der 18 451 entstand Anfang Juni 1958 im AW Ingolstadt. Das Deutsche Museum in München erhielt sie als Schenkung der DB.



1968 fand sich eine überdachte Unterbrigung und die Lok wurde im AW Freimann nochmals aufgearbeitet. Windleitbleche und elektrische Beleuchtung wurden entfernt, allerdings ist die Farbgebung diskussionswürdig

Erfreulicherweise früh begannen Bemühungen um die Erhaltung einiger S 3/6. Schon 1950 waren Teile der 18 427 in der Verkehrshalle des Deutschen Museums ausgestellt, 18 451 folgte acht Jahre darauf. 18 505 hat als Versuchs- und Bremslok überlebt, musste aber wie alle weiteren erhaltenen Maschinen unter teils abenteuerlichen Umständen von Eisenbahnfreunden vor der Verschrottung bewahrt werden. Mit der 18 612 ist es gelungen, ein weiteres Zeugnis der letzten großen Zeit der bayerischen Schnellzuglokomotiven zu bewahren. Erst 1974 war ihre Sicherung amtlich. Im Freien muss heute keine S 3/6 mehr stehen, allerdings sind im Saarbrücker Hauptbahnhof noch Teile der 18 602 zu sehen und in Neuenmarkt-Wirsberg finden sich neben der letzten vollständigen 18^6 auch noch die Radsätze, die Rauchkammer und der Zylinderblock von 18 610.



FOTO: PETER BERTSCHI

Seit 2005 steht 18 508 in der Locorama-Lokremise im Schweizer Romanshorn. Ihr Zustand ist gegenüber 1973, als sie Lindau-Reutin verließ, kaum verändert.



FOTOS (2): KORBINIAN FLEISCHER

Die Heizlok Sbr. 7009, vormals 18 602, wurde 1983 verschrottet. Ihre Radsätze blieben jedoch erhalten und befinden sich seit Juli 1984 im Hauptbahnhof Saarbrücken.

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie einen Trailer aus „Stars der Schiene - BR 18^{4-6}“, zu finden auch unter www.vgbahn.de/QR

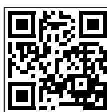




FOTO: HARRY BEHNKE-MEYER

Die älteste erhaltene S 3/6, 18 427 aus dem Jahr 1914, ist heute in der Lokwelt Freilassing zu besichtigen, allerdings nur der Führerstand und der aufgeschnittene Stehkessel.



FOTO: WOLFGANG MAUSER

Im Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße findet sich 18 505. Nur selten, wie am 30. Mai 2009, ist das Exponat außerhalb des Schuppens zu sehen.



FOTO: ULRICH BUDDE

Für 17100 DM erwarb Krauss-Maffei 1963 die 18 528, um sie im folgenden Jahr als Denkmal am Firmenstandort aufzustellen. Sie steht heute verborgen in einer engen Halle.



FOTO: KLAUS GROTH

Erst 1974 war mit dem Kauf durch das Deutsche Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt-Wirsberg die Zukunft von 18 612 gesichert, der einzigen vollständig erhaltenen 18^6.



Die Zukunft des lokbespannten Personenverkehrs auf nichtelektrifizierten Strecken: 218-Freunde werden sich grämen, wenn ihre Lok von einem Traxx-Gesicht aufs Altenteil geschickt wird.

Die Lokschmiede Bombardier schickt sich an, zwei wichtige neue und innovative Loktypen zur Serienreife zu bringen. Die ersten Tests haben nun begonnen.

Gehversuche

Die Zeit für die Baureihe 218 der DBAG läuft ab. Ihr Nachfolger, die Bombardier-Traxx-Diesel-Multi-Engine-Lokomotive, die bei der DBAG als Baureihe 245 eingereiht werden wird, war vor wenigen Wochen, erstmals angetrieben von allen ihren vier Dieselmotoren, auf dem Kasseler Werksgelände unterwegs. Nachdem die letzten Funktionsprüfungen und Messungen am Lastmessstand erfolgreich verlaufen waren, konnte die erste Lok zum Testring im tschechischen Velim überführt werden.

Aktuell wurde der erste Teil der Optimierungsfahrten zum Thema Dieselmotorregelung auf dem Testring mit einem guten Zwischenergebnis abgeschlossen. Bei den Fahrten der neuen 245 ging es darum, das Zusammenspiel der vier Dieselmotoren im Betrieb zu optimieren.



Vier Dieselmotoren, die nach Bedarf zu- oder abgeschaltet werden, kennzeichnen das neue Antriebskonzept der Baureihe 245.

Die innovative Bombardier-Traxx-AC-Last-Mile-Lokomotive (Baureihe 187) besitzt einen Zusatzdieselmotor und leistungsfähige Batterien, damit sie etwa auf nicht elektrifizierten Gleisabschnitten und Anschlüssen Rangierarbeiten durchführen kann. Die 187 hat jetzt auf der Teststrecke in Hennigsdorf unter Einsatz von Zusatzdiesel und Batterie die volle Zugkraft von 300 kN erbracht. Diese Zugkraft ist nicht nur im elektrischen Normalbetrieb erforderlich, sondern auch, um den Zug auf einer nicht elektrifizierten Strecke ohne Teilung fahren zu können. Zur Vorbereitung weiterer Tests auf dem Testring in Velim wurden zwei Lokomotiven kürzlich nach Kassel überführt. □ *Stefan Alkofer*



FOTOS: BOMBARDIER

Die neue 187 könnte vor allem für kleinere Bahngesellschaften interessant sein, die nicht an allen Güterverkehrspunkten über dieselbetriebene Rangierlokomotiven verfügen.

www.lokteam.at

Diener einer Dampflok

Sechs Mann kümmern sich um den Erhalt und die Pflege von 52 4984.

■ Die 52 4984 wurde am 9. Februar des Jahres 1944 von der Maschinenbau- und Bahnbedarfs AG (ex Orenstein & Koppel) in Potsdam-Babelsberg an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. Zumindest bis 1944 fuhr die Lok in der Reichsbahndirektion Osten mit Sitz in Frankfurt (Oder). Im Jahr 1945 wurde die Lok von der Deutschen Reichsbahn an die Jugoslawischen Staatsbahnen übergeben. Dass sie heute noch erhalten ist, hat sie neben dem Lokteam auch der Tatsache zu verdanken, dass sie als strategische Reserve bis 1991 vorgehalten wurde. Kurz vor der Einschmelzung wurde sie gerettet und kam nach Österreich, wo sie bis 1994 aufgearbeitet wurde. Das Lokteam informiert auf seiner Seite über den Zustand der Maschine und die geplanten Einsätze. Leider waren die Termine der geplanten Fahrten zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses nicht mehr ganz aktuell, was inzwischen sicher nachgeholt wurde.

www.lokalbahnverein.at

Lokalbahnatmosphäre

Zwettl ist Ausgangspunkt zahlreicher Volldampf-Veranstaltungen.

■ Der Martinsberger Lokalbahnverein – Heizhaus Zwettl wurde bereits 1988 gegründet. Der rührige Verein hat seinen Sitz im namensgebenden Heizhaus in Zwettl. Ziel der Gemeinschaft ist es, die Zwettler Lokalbahn mit ihrem Umfeld zu erhalten und Sonderfahrten mit historischen Lokomotiven und Waggons durchzuführen. Abseits der Restaurierungsarbeiten gibt es auch viele Veranstaltungen, die vom Verein organisiert werden. Diese finden dann meist auf dem eigenen Gelände in Zwettl statt. Es herrscht immer ein großer Andrang von Eisenbahninteressierten. Die Website informiert über aktuelle Arbeiten und Termine, so dass einem Besuch in Zwettl nichts mehr im Weg steht.



www.eisenbahnmuseum-neustadt.de

Sichere Bleibe

Im DGEG-Museum Neustadt finden sich einige Schätze.

■ Das Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße ist eines der beiden Eisenbahnmuseen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.. Es ist stilgerecht im Lokschuppen, einem Gebäude aus der unmittelbaren Anfangszeit der Eisenbahnen dieser Region, untergebracht. In Neustadt bilden Fahrzeuge der ehemaligen süddeutschen Länderbahnen den Schwerpunkt. So werden hier die beiden letzten, noch im Original erhaltenen Dampflokomotiven aus der Pfalzbahnzeit ausgestellt, nämlich die pfälzische T1 „Schaidt“ und eine pfälzische T5. Diese und andere Ausstellungsstücke, wie zum Beispiel die „Berg“ oder die 18 505 (Bayr. S 3/6) sind es wert, einmal nach Neustadt zu fahren. Bestimmte Fahrzeuge sind im Sommerhalbjahr am benachbarten Kuckucksbähnel im Einsatz zu beobachen.

Beim Wiederaufbau des elektrischen Zugbetriebs der DR spielten die Altbau-E-Loks der Baureihe E 04 eine wichtige Rolle im Personenzugverkehr.

Die Geburtshelferin



FOTO: SLG WOHLLEBE

Im August 1992 steht die Museums-E 04 01 vor der Wand des Schuppens 2 ihres ehemaligen Heimat-Bw (H-Bw). Es ist ein preußisches Bahnbetriebswerk in Sachsen! Gut zu erkennen sind die beiden Stromabnehmer RBS 72 sowie der Indusi-Magnet in Lokmitte.

In den 20er-Jahren machte die Entwicklung bei den Elektrolokomotiven einen großen Sprung. Neu waren vor allem die Möglichkeiten des Einzelachsantriebs, der das Ende der Lokomotiven mit den übergroßen Motoren und der Kraftübertragung mittels Stangen bedeutete. Die damalige DRG forcierte ein umfangreiches Elektrifizierungsprogramm in Verbindung mit einem Lok-Typenprogramm. Ziel war eine weitgehende Vereinheitlichung des Triebfahrzeugparks im Gegensatz zur bestehenden bunten Typenvielfalt der teilweise noch aus der Länderbahnzeit stammenden vorhandenen Lokomotiven. Zur ersten Generation der neuen Lokomotiven gehörten etwa die E 17, aber auch die E 04.



FOTO: SLG WOHLLEBE

E 04 10 fährt im April 1970 noch mit alter Beschriftung zur Wartung in ihr H-Bw Leipzig West auf die Drehscheibe. Zu dieser Zeit hatte sie noch ihre alten Stromabnehmer der Bauart SBS 10. Gut zu erkennen ist auch die Laufachsbremse.

Mit einem P-Zug, gebildet aus Neubau-Sitzwagen des VEB Waggonbau Bautzen, auch LOWA 5 genannt, fährt E04 16 im Jahr 1962 in Richtung Halle.



FOTO: SLG WOHLLEBE

Vor allem die durchgehende Elektrifizierung der Strecke München – Stuttgart (Eröffnung 15. Mai 1931) schuf Bedarf an neuen Lokomotiven. Vorgesehen war, die in Leipzig stationierten und dort im Flachland unterforderten Maschinen der Baureihe E17 nach Süden zu schicken und eine neue, leichtere Lokomotive fürs Flachland in Dienst zu stellen: Die E04.

Die bei AEG entwickelte Baureihe E04 ist eine Starrrahmenlok mit der Achsfolge 1´Co1´ und wirkt ein wenig wie eine verkleinerte E17. Verwendung fand ein 30 Millimeter starker Blechrahmen; die Treibachsen sind asymmetrisch verteilt, damit die mittlere Treibachse nicht zu viel Seitenspiel benötigt. Beide äußeren Treibachsen besitzen je 15 Millimeter Seitenspiel und werden von Krauss-Helmholtz-Gestellen angelenkt. Als Antrieb diente der bewährte AEG-Kleinow-Federtopfantrieb, welcher sich zuvor bei den Baureihen E17 und E21 gut bewährt hatte. Geliefert wurde die E04 mit zwei Scherenstromabnehmern der Bauarten SBS 10 mit Aluschleifstück beziehungsweise mit HISE-2 oder -7.

Mit dieser Neuentwicklung besaß die DRG nun erstmals eine elektrische Lokomotive für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h, die auch 150 km/h erreichte. Mitte 1933 kamen E04 09 und E04 10 zum Bw München Hbf, wo E04 09 diese Prognose unter Beweis stellte: Am 28. Juni 1933 erreichte sie bei einer Schnellfahrt München – Stuttgart – München mit einem Gesamtzuggewicht von 400 Tonnen zwischen München und Augsburg 151,1 km/h. Diese Schlagzeilen hielten sich aber nicht lange, da die E18 ab 1935 den Schnellzugbetrieb bereicherte und der kleinen E04 die Schau stahl.

Bereits im Dezember 1932 kam die erste E04 nach Leipzig. Sieben weitere Lokomotiven folgten bis 1933. Anfangs waren die Loks ohne Laufachsbremse, die später nachgerüstet wurde, auch nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zugelassen. Die beiden vorübergehend zum Bw München Hbf umgesetzten E04 09 und 10 wurden im April 1934 zum Bw Leipzig West umstationiert. Später erhielt das Bw Magdeburg aus dem Leipziger Bestand die E04 01 bis 06, welche bis zum 29. März 1946 dort verblieben.



FOTO: MEHNERT

Im Juli 1971 hatte die wendezugtaugliche E04 23 bei Dessau einen Interzonenzug nach Düsseldorf am Zughaken.

Zeit in der Sowjetunion war kein Kuraufenthalt

Im März 1946 traten 13 E04 mit vielen anderen elektrischen Lokomotiven als Reparationsleistungen eine lange Reise in die Sowjetunion (SU) an. Erst im Juni 1952 kamen sie zurück in die DDR. Sie trafen auf eigenen Achsen rollend in Frankfurt/Oder ein. Der Zustand der heimgekehrten Maschinen war durch die Bank schlecht, allerdings in unterschiedlichen Ausprägungen. Nach und nach, je nach zu erwartendem Arbeitsaufwand, erfolgte die Überführung ins RAW Dessau, wo die Aufarbeitung aller 13 Lokomotiven dieser Baureihe vorgenommen wurde, die zwischen April 1956 und Juli 1959 stattfand.

Die instandgesetzten E04 wurden den Bw Halle P, Köthen und Magdeburg zugeteilt und bewiesen sich zwischen Halle und Magdeburg vor Schnell- und Personenzügen. Befördert wurden mit der E04 jedoch auch Schnell- und Eilgüterzüge, sowie Post- und Leergüterzüge. Als im Juni 1958 der elektrische Zugbetrieb zwischen Leipzig, Bitterfeld und Dessau wieder aufgenommen wurde, zogen die E04 des Bw Halle P zum Bw Leipzig West um.

Am 20. Dezember 1958 fuhr E04 03 den Sonderzug zur Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes zwischen Leipzig Hbf und Halle. Damit vergrößerte sich der Einsatzbereich der Leipziger E04 in Richtung Magdeburg.

In den Anfangsjahren fehlten ausreichend Wagen mit elektrischer Zugheizung und so wurden in der Heizperiode Heizkesselwagen unmittelbar hinter der E-Lok eingestellt.

Auch die VES-M (Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft) in Halle griff 1959 das Thema Wendezüge mit elektrischen Lokomotiven wieder auf,



FOTO: SLG ALBRECHT

Passend zur Museums-E 04 01 steht im Frühjahr 1982 eine Museumswagengarnitur zur Überführung nach Erfurt West bereit. Diese ist für den dortigen Einsatz auf der Traditionsbahn Erfurt bestimmt.

nachdem die DRG schon 1939 E 04 23 bei der AEG umrüsten ließ. Der Umbau umfasste damals eine Umstellung von Hand- auf Motorsteuerung, welche bereits bei der E 18 verwendet wurde, den Einbau von Indusi und eine Verstärkung der Druckluftbremse. Die Stromabnehmer und Sandstreuer konnten elektropneumatisch auch vom Steuerwagen aus bedient werden. E 04 23 kam so 1958 zur VES-M. Aus dem im Schadpark stehenden Zwischenwagen des ET 31 006 entstand ein Steuerwagen. Bereits im selben Jahr kehrte E 04 23 zum Bw Leipzig West zurück und fuhr fortan Wendezüge nach Halle.

Als letzte wiederaufgebaute E 04 erhielt die DR im Jahr 1961 E 04 05, die bereits im Jahr 1944 ausgebrannt war und nicht zu den SU-Rückkehrern gehörte. Sie war gleichzeitig die erste Maschine dieses Typs, die den für die DR-E-Loks so typischen rot lackierten Rahmen erhielt.



FOTO: SLG. EISENKOLB

Am 5. Dezember 1982 ist 204 001 in Dresden-Neustadt dem P 3725 vorgespannt. Die Tafel an der Stirn erinnert an 50 Betriebsjahre der 1932 gebauten Lok.

Als mit der Betriebsaufnahme zwischen Leipzig und Altenburg im Jahr 1962 das E-Netz der DR auf 336 Kilometer anwuchs, hatten die E 04 den Höhepunkt ihres Wirkens erreicht. Gemeinsam mit den wenigen Loks der Baureihen E 17 (2), E 18 (3) und E 21 (2) bewältigten sie den größten Teil des Schnell- und Personenzugdienstes im E-Teil des DR-Netzes.

Ab 1963 erhielt die DR Neubauloks der Reihen E 11 und E 42, welche die E 04 immer mehr aus den hochwertigen Diensten verdrängten.

Verzichten konnte die DR auf die zuverlässigen Altbau-Maschinen jedoch noch lange nicht. Seit 1967 verlief die Strecke von Leipzig nach Erfurt unter Fahrdraht und



FOTO: SLG WOHLLEBE

E 04 01 hat im Sommer 1996 bei Werdau den Zwickauer Traditionszug zur Überführung nach Zwickau am Haken.

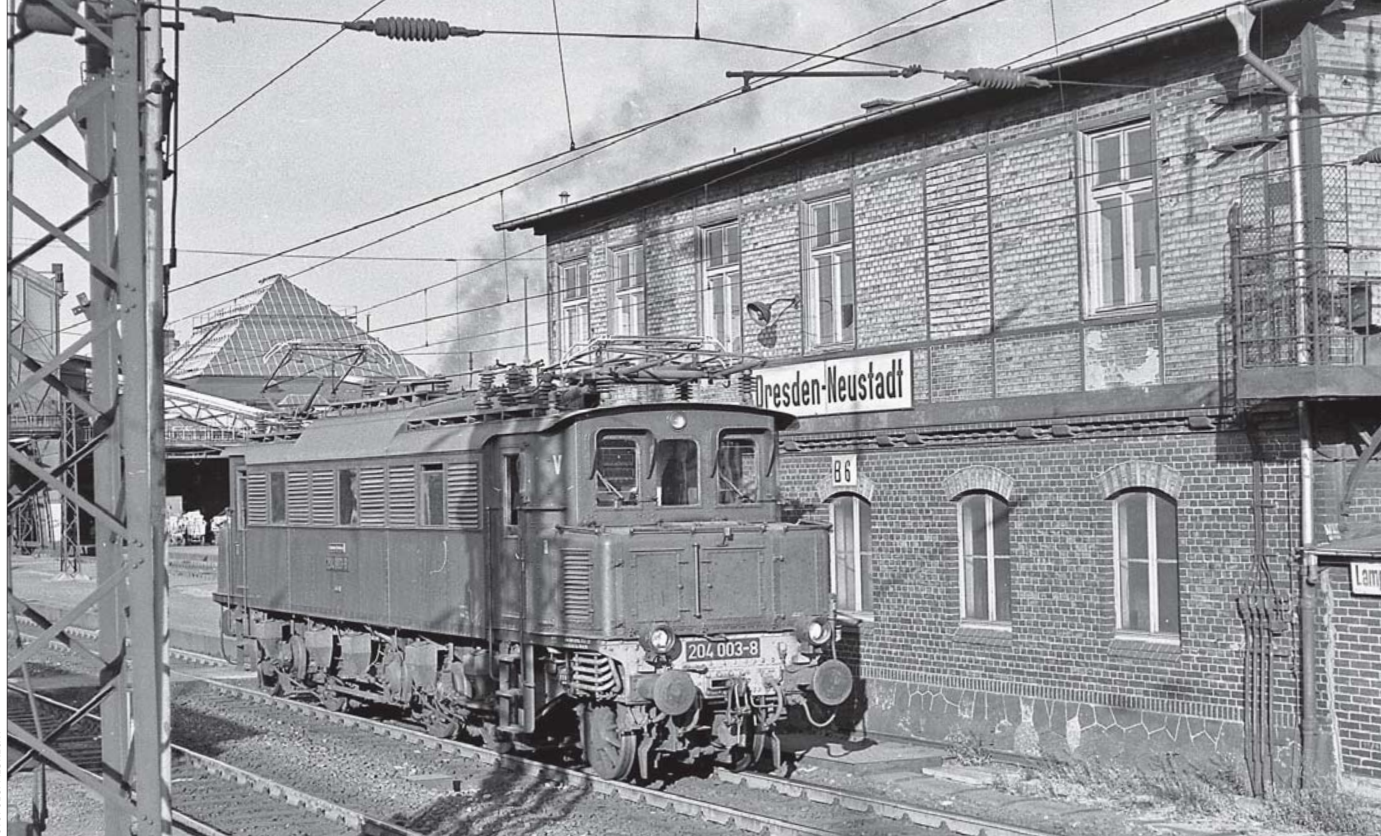


FOTO: SLG. ALBRECHT

Als Rangierfahrt wurde 204 003 im August 1971 am sächsischen Stellwerk B6 in Dresden-Neustadt abgelichtet. Es ist der Beweis, dass die E04 auch Reisezugleistungen von Leipzig nach Dresden hatte. Dieses Stellwerk ist der DB AG-Modernisierung leider zum Opfer gefallen.

so kamen die E 04 auch nach Thüringen und ab 1969 erreichten die tüchtigen Maschinen auch Dresden. Schnellzüge hatten sie jedoch immer seltener am Zughaken.

Letzter Einsatz: Energieversorgungsgerät

Seit 1968 waren alle E 04 dem Bw Leipzig West zugeteilt. 1975 strich die Reichsbahn den E 04 alle künftigen Zwischen- und Hauptuntersuchungen im RAW Dessau. So kam bereits im Herbst 1976 das Ende des E04-Einsatzes bei der DR, 20 Jahre nach ihrer Wiederinbetriebnahme, als die nun in 204 005 umgezeichnete Lok den P 3347 von Magdeburg über Dessau nach Leipzig beförderte. Die meisten Maschinen dienten noch als Weichenheizloks oder als Stromspender für die EGB, die elektrodynamischen Gleisbremsen.

204 001 wird seit April 1976 als betriebsfähige Museumslok erhalten und von ehemaligen Kollegen des Bw Leipzig West unterhalten. Sie steht zusammen mit einer E 44 und E 94 auf dem Museumsgleis des Leipziger Hauptbahnhofes. Die E 04 07 ist bei den Staßfurter Eisenbahnfreunden in Obhut und erhielt 2011 eine äußerliche Aufarbeitung und einen Farbanstrich. In Weimar befindet sich die optisch aufgearbeitete E 04 11, und vor der DB AG-Zentrale in Frankfurt am Main steht die Bundesbahn-E 04 20 als Denkmal.

Übrigens waren die planmäßigen DR-Lokführer auf diesen Lokomotiven gut geschult, mit Öl und Pinsel umzugehen, um bei den Wendepausen damit die Federtöpfe zu schmieren. Der Lok tat das gut und dem Personal ebenfalls. Damit lief die E04 eben „wie geschmiert" im wahrsten Sinne des Wortes. □ *Stefan Alkofer*



Die erst vor kurzem zur offiziellen Museumslok der DR erkorene E 04 01 erreicht mit einem DMV-Sonderzug am 13. Juni 1977 Wüstenbrand.

FOTOS (2): MEHNERT



Bitterfeld, 19. Mai 1986: Einige E 04, wie E 04 08, erhielten ein Gnadenbrot als Energieversorgungsgerät (EVG).



Auf unsere Titelgeschichte zum Bahnbetriebswerk Mühldorf im MEB 3/2013 hin erhielten wir einige interessante Ergänzungen. Diese wollen wir Ihnen nicht vorenthalten.

Der Bahnhof lebt

Heute grenzt es schon fast an ein Wunder, wenn ein Bahnhof in Deutschland noch so gut wie die gesamte historische Ausdehnung tatsächlich mit Betriebsanlagen füllt. Im letzten Heft dominierte in unserer zeitreisenden Titelgeschichte eher die gegenteilige Entwicklung. Zurückgebaute Gleise und malerisch überwucherte Bahnbiotope bestimmen aber leider nicht nur in Deutschlands Nordosten das Bild.

Unser Leser und Hobbyflieger Wolfgang Schönfelder dachte an den MEB und sandte uns in Ergänzung zu unserem historischen Schwarz-Weiß-Luftbild im Heft 3 eine aktuelle Luftansicht. Am beeindruckendsten daran: Die immer noch enorme Ausdehnung der Anlagen des Rangierbahnhofs und des angrenzenden Werks der Südostbayernbahn. Möglich macht das die immer noch boomende Industrie im bayerischen Chemiedreieck. Wohltuend auch, dass weiterhin in die Anlagen investiert wurde und wird. Im Werk wurden beispielsweise eine neue Außenreinigungshalle und eine Hackschnitzel-



FOTO: WOLFGANG SCHÖNFELDER

Bahnalltag in Mühldorf am 12. Juni 2011, aufgenommen aus Südosten. Man beachte die wohlgefüllten Gleise im Rangierbahnhof und im Bahnbetriebswerk.



FOTO: DANIEL MEYER

Diese Baureihe fehlte in Heft 3/2013: Von 2003 bis 2012 standen die 225 in Mühldofer Cargo-Diensten. 225 805 (218 005) und 225 094 verlassen Mühldorf in Richtung München am 3. August 2010.

heizung, übrigens die erste im DB-Bereich, errichtet. Die alten Bw-Gebäude aus den 1930er- bis 1970er-Jahren werden ausweislich des gelben Krans ebenfalls saniert. Im Bild aus dem Jahr 2011 sind die auch heute noch in Mühldorf (bahnamtlich: MMF) eingesetzten Fahrzeuge zu sehen. In Rot die von der SOB in großer Zahl noch eingesetzten 628 sowie die Doppelstockgarnituren, welche von den 218 bewegt werden. Im Güterverkehr hat die Baureihe 247 (Class 77) das Heft übernommen.

Was auf dem Bildausschnitt allerdings fast nicht zu sehen ist: Die Ortsgüteranlage von Mühldorf (oberhalb des Empfangsgebäudes noch knapp im Bild) ist auch schon ihrer Funktion beraubt, die meisten Gleise sind ausgebaut. Ganz eitel Sonnenschein herrscht also auch hier nicht.

MMF ist noch fast komplett

Wohl aber auf den Bildern, die wir ebenfalls noch zum Thema passend erhalten haben.

Von der modernen Fußgängerbrücke genießt man einen prächtigen Blick in die Werksanlagen und ist bei den Rangiermanövern und Ausfahrten optisch und akustisch hautnah dabei. Zu einer sechsfachen 218-Parade brauchte Tobias Meyer jedoch einiges Glück.

Eine frühere Mühldorfer Star-Lok mit einem ganz speziellen Zug hat Gerhard Bauer auf der winterlichen Rottalbahn verewigt. Vielen Dank! □

Andreas Bauer-Portner



FOTO: TOBIAS MEYER

Hier hat jedermann Einblick in das Betriebsgeschehen der Südostbayernbahn: 218 440 und fünf Schwesterloks am 28. September 2011.



FOTO: GERHARD BAUER

Touristik-218 418 am 5. Februar 2005 bei Hebertsfelden. Der RE 27005 ist aus der Wagengruppe für den IC nach Hamburg gebildet.

50 DM kostete 1956 eine einfache Fahrt aus der Domstadt in Westfalen bis in die bayerische Landeshauptstadt. Ludwig Rotthowe erinnert sich an eine einmalige Ferienreise.

Münster – München direkt

„In Münster regnet es, oder die Glocken läuten.“ Herrmann Löns schreibt sogar von der eigenen münsterschen Luft. Die erste Behauptung dürfte wohl eine Weisheit der vielen Studenten sein, die trotz der angeblichen Misere häufig recht lange in der alten Bischofsstadt verweilen. Wie dem auch sei, fest zu Münster gehörte jahrzehntelang der D 368, eine Direktverbindung in die Bayernmetropole München.

Ebenso langjährig ist auch die Abfahrtszeit in der Domstadt, auch wenn der Zug im Laufe der Zeit neue Nummern verpasst bekommt. Die Planabfahrt hält sich hartnäckig an die neunte Stunde am Vormittag, München wird am späten Abend erreicht. Im Sommer 1956 sieht das so aus:

Münster ab 9.14 Uhr, München an 21.40 Uhr. In diesem Fahrplanabschnitt hat zwischen Münster und Heidelberg für den D 368 noch König Dampf das Sagen. Für die Weiterfahrt nach München kommen dann abwechselnd die schnellen E-Loks der Reihen E 17 und E 18 an den Zug.

Im Sommerfahrplan 1959 sorgt der durchgehende elektrische Fahrdraht ab Hamm in Westfalen für neuen Schwung. Bei einer Abfahrtszeit um 8.23 in Münster wird München schon um 19.56 erreicht. Trotzdem sind die Fahrplanmacher der DB mit den Fahrzeiten des D 368 nicht zufrieden. 1969 rollt der Schnellzug aus Münster schon um 18:16 Uhr in die neue Halle von München Hbf, dabei verlässt der D 368 Münster rund eine Stunde später als bisher.

Für die kommenden Jahre bleiben die Fahrzeiten in etwa konstant, dafür wechseln jetzt die Zugnummern. Aus dem D 368 wird der D 515 und zum Schluss der D 715. Unter dieser Flagge kommt im Winterfahrplan 1979/80 das Aus. Am 31. Mai 1980, einem Samstag, erreicht unser Traditionszug um 18.07 Uhr letztmalig München Hbf.

Die direkte Verbindung besorgt anschließend die schnelle „Anette Kolb“, als IC 517 rauscht sie über die klassische Rheinroute und erreicht die bayerische Landeshauptstadt um 18.16 Uhr. Mit dem Einstieg in Münster kann man sich nun Zeit lassen, es geht erst um 10.34 Uhr los. Gegenwärtig ist Münster – München direkt eine Frühverbindung geworden. Der IC 515 startet morgens um 8.01 Uhr, gut sechs Stunden später kann man in München ab 14.27 Uhr noch einen längeren Nachmittag verbringen.

In den im Rückblick goldenen 50er-Jahren ist die Welt im Allgemeinen und speziell



Begegnung auf der linken Rheinstrecke bei St. Goar im Sommer 1956: Altbaukessel-03 1045 vom Bw Ludwigshafen mit Schnellzug in Richtung Koblenz begegnet dem D 368 auf der Reise nach München, bespannt mit einer Schwesterlok.



01 1073 vom Bw Hagen-Eckesey hat sich am 30. Juni 1956 in Münster vor den D 368 nach München Hbf gesetzt.



die der Eisenbahn eine andere. Das Andere beginnt schon mit dem Kauf und dem Aussehen der kleinen, braunen edmonsonschen Fahrkarte. Rund 50 DM kostet das bescheidene Stückchen Pappe für die einfache Fahrt in der zweiten Klasse von Münster nach München. Für einen jungen Berufsanfänger ein stolzer Preis. Der verständnisvolle Schalterbeamte empfiehlt die damals preisgünstige Rückfahrkarte. Als er dann von der geplanten Rücktour mit dem Fahrrad hört, wünscht er mit einem mitleidigen Lächeln viel Vergnügen.

Am 30. Juni 1956 wölbt sich über Münster der berühmte ernste Himmel Westfalens, aber es regnet nicht. Am Bahnsteig stehen schon die neuen Eilzugwagen mit Mittelgang für den D 368 bereit. An der Zugspitze zeigt Lok 01 1073 vom Bw Hagen-Eckesey eindrucksvoll ihre geballte Kraft, die niedrige Bahnsteigkante macht´s möglich. Pünktlich um 9.14 Uhr wird aus dem Eindruck Wirklichkeit, schon die knallharte Anfahrt ist vielversprechend und gibt eine Vorstellung von der Stärke der Lok und dem Können der Mannschaft.

In Hamm sieht man die ersten Vorzeichen einer modernen Zeit, neue Masten für die beginnende Ruhr-Elektrifizierung werden hier aufgestellt. Der Eisenbahnfreund und Fotograf freut sich im Augenblick allerdings mehr über die kleine Auflockerung in der Wolkendecke. Für Aufnahmen während der Fahrt aus dem offenen Fenster sind die neuen Wagen nur bedingt verwendbar. Schnell wirbelt der Fahrtwind Hüte und Zeitungen aus den Ablagen, die toleranten Fahrgäste nehmen es aber gelassen und das Fenster wird schnell wieder geschlossen.

FERNREISE IM LEICHTEN SCHNELLZUGWAGEN

Für ein weiteres Problem sorgt die mangelnde Reiseerfahrung. Der D 368 ist schon in Münster wohlgefüllt, später sogar überfüllt. Die Bewegungsfreiheit im Zug ist sehr eingeschränkt. Der Sonnabend ist damals ein wichtiger Reisetag für Pendler und ein ungünstiger Termin für eine Ferientour.

In Köln-Deutz sorgt eine freundliche Nonne für einen Blick aus dem offenen Fenster. Langsam rollt der Schnellzug über die Hohenzollernbrücke. Nur zwei Schienenstränge müssen hier den reichlichen Verkehr bewältigen. Spezielle Signale ermöglichen eine extrem dichte Zugfolge. Vor uns



Mit der Vormittags-Sonne von schräg vorne war dieser Blick aus dem D 368 auf die erhöhten Einfahrsignale in Köln-Mülheim möglich.

rollt im Sichtabstand ein Personenzug über die Rheinbrücke. Dann folgt der immer wieder spannende Augenblick, der Blick auf den imposanten Kölner Dom wird frei, dem Hohenzollern-König Friedrich-Wilhelm IV. sei dafür gedankt. Nun folgt bedenkliches Quietschen der Spurkränze in den engen Gleisbögen und der D 368 erreicht die eindrucksvolle Bahnsteighalle von Köln Hbf.

Zu unserer Überraschung verlässt hier unsere Lok den Zug. Eine Weiterfahrt über Bonn in Richtung Koblenz wäre eigentlich naheliegend. Sie macht auch nicht Platz für eine neue Zuglok, Kurswagen aus Brüssel, Aachen und Hoek van Holland nehmen ihre Stelle ein. Durch eine geschickte Planung werden sie zum neuen Schlussteil des D 368, dieser wechselt in Köln also nicht nur die Lok, sondern auch die Fahrtrichtung.

Durch die anschließende Fahrt über die rechte Rheinstrecke bis Neuwied werden

PERSPEKTIVWECHSEL IN KÖLN HBF

die noch folgenden Richtungswechsel in Ludwigshafen (damals noch Kopfbahnhof) und Stuttgart Hbf berücksichtigt. Wichtig für unsere Kurswagen abends in München Hbf, sie befinden sich dann wieder am Zugschluss und können für die Weiterfahrt nach Meran und Venedig schnell umgestellt werden.

In Köln sind für die Übernahme dieser Kurswagen und eines Postwagens nach Stuttgart sowie für den Wechsel der Lokomotive 15 Minuten vorgesehen. Diese Pause wird von den Fahrgästen gern wahrgenommen, man kann sich am Bahnsteig die Beine vertreten und kleine Einkäufe tätigen. Kaum wahrgenommen wird das Ankuppeln der neuen Lok. Eine Maschine der Baureihe 03.10 aus Ludwigshafen hat sich an den ehemaligen Zugschluss gesetzt. Die Lok besitzt noch ihren alten Kessel und ist als Edelrenner für eher leichtere Züge konstruiert. Der inzwischen mit Post- und Kurswagen verstärkte D 368 ist für Lok und Mannschaft eine echte Herausforderung. An diesem Samstag legt sich gleich eine weitere Bürde auf die Schultern von Lokführer und Heizer. Dem Schnellzug nach München wird die pünktliche Ausfahrt verwehrt, Planabfahrt wäre um 12.06 Uhr gewesen.

Endlich erscheint am Ausfahrsignal in Kölner Spezialausführung auch ein grünes Licht. Nun geht es scheinbar wieder heimwärts. Beim neuerlichen Passieren der



01 1076 mit Schnellzug aus Hamburg auf der Hohenzollernbrücke in Köln, Oktober 1956. Das rechte Signal der Gegenrichtung zeigt zwei mal Gelb und das weiße Zusatzlicht: „Warnung! Im verkürzten Regelabstand Halt erwarten".

FOTO: HERMANN DECKER



Halt und Richtungswechsel des D 368 in Köln Hauptbahnhof: Den Reisenden bieten sich auf kurzem Weg praktische Einkaufsmöglichkeiten. Rechts vertritt sich der Autor kurz die Beine.



Gleich wird die 03.10 des Bw Ludwigshafen nach der Ausfahrt aus Mainz Hbf. im Tunnel verschwinden. Anschließend geht es Richtung Süden weiter durch das Rheintal.



Aus dem Kammereck-Tunnel zwischen St. Goar und Oberwesel geht der Blick ins Licht. Bundesbahnzeit pur.

Rheinbrücke grüßen wie zum Abschied die vier Reiterstandbilder der Hohenzollern. In Deutz trennen sich jedoch die schon bekannten Wege. Die Weichen sind in Richtung rechte Rheinstrecke gestellt. Nach einem Halt in Bonn-Beuel geht es bis Neuwied. Hier wird mit Elan der Damm der strategischen Verbindungsbahn genommen. Der D 368 rattert über die Kronprinzenbrücke Engers – Urmitz, überquert die linke Rheinstrecke und wird mit einem eleganten Bogen in diese eingefädelt. Der trickreiche Kölner Richtungswechsel ist damit wieder ausgeglichen.

Leider nicht ausgeglichen ist beim Halt in Koblenz Hbf die in der Domstadt eingefangene Verspätung. Diese Minuten hängen bekanntlich hartnäckig wie Kletten am Zug und sind nur schwer abzuschütteln. Trotzdem, die Männer auf dem Edeldampfer lassen sich nicht entmutigen und geben ihr Bestes. Die folgende rasante Fahrt über die linke Rheinstrecke wird zu einem unvergesslichen Erlebnis. Die Zeiger der Bahnhofsuhr auf der Signalbrücke in Bingerbrück weisen auf 14.45 Uhr, um 14.26 Uhr sollten wir eigentlich schon in Bingen einlaufen. Es geht also um ein Plus von zirka 20 Minuten. Diese Verspätung wird genau registriert, Schließlich soll der D 368 pünktlich um 21.40 Uhr in München ankommen und um 22.00 Uhr schließt die Jugendherberge.

Die folgenden Halte in Mainz und Worms werden so gut es geht gekürzt. Für den neuen Richtungs- und damit fälligen Lokwechsel in Ludwigshafen sind planmäßig acht Minuten vorgesehen. Die Zeit sollte eigentlich reichen. Doch durch neue Verzögerungen wird der Zeitgewinn der tüchtigen 03-Leute wieder verspielt. Endlich geht es weiter und schon folgt ein neuer Schreck, nun lasst alle Hoffnungen für eine Planankunft in München fahren. Beim Blick aus dem Zugfenster wird als Zuglok ein Vierkuppler entdeckt und fälschlicherweise als Güterzuglok eingeordnet. Eigentlich eine Beleidigung für die P 10, die Baureihe 39 aus Heidelberg. Deren Stärke und Schnelligkeit wird von den Neulingen aus dem Münsterland gewaltig unterschätzt.

DIE VERSPÄTUNG SORGT FÜR SORGEN

Der elektrische Fahrdraht in Heidelberg sorgt für neuen Optimismus, die moderne Traktion wird's schon richten. Im Gleisvorfeld des neuen Hauptbahnhofs steht die blaue E 18 32 und wird gleich das erste Motiv für ein Foto von einer elektrischen Lokomotive. Der D 368 muss sich hier allerdings mit der etwas älteren E 17 als neuer Zuglok begnügen. Die nicht mehr ganz junge Maschine aus der Vorkriegszeit zeigt noch eine Menge Temperament und versorgt den Schnellzug mit neuem Schwung. Das nun vorgelegte Tempo wird nur hin und wieder durch die Kurven zwischen Bruchsal und Mühlacker gebremst. Der letzte Lokwechsel in Stuttgart wird leider verpasst. Dafür machen sich verrußte Augen mit entsprechenden Schmerzen bemerkbar.

Ende gut, alles gut. Zwar erreicht der D 368 München Hbf mit der schon in Köln aufgehalsten Verspätung und weit nach 22 Uhr stehen zwei Münsterländer wie arme Sünder vor dem dunklen Tor der Jugendherberge. Doch das intensive Klopfen lässt den Herbergsvater erweichen. Die Verspätung des D 368 aus dem fernen Münster in Westfalen nimmt er sogar als glaubhafte Entschuldigung an und ein bescheidenes Nachtlager beendet eine eindrucksvolle Reise. □ *Ludwig Rotthowe/abp*



E 17 122 im D-Zug-Dienst in Stuttgart Hbf am 9. Juli 1956. Eine Maschine dieses Typs bespannte auch Ludwig Rotthowes D 368 zwischen Heidelberg und Stuttgart.

FOTOS (7): LUDWIG ROTTHOWE

Als die Zugbildung noch kompliziert war

Der von Ludwig Rotthowe für seine innerdeutsche Urlaubsreise genutzte D-Zug war Teil einer internationalen Kurswagenverbindung. Über den D 368 waren der F 164 von Hoek van Holland und der D 70 aus Oostende mit dem Brenner-Express D 61 nach Rom verbunden. Die Kurswagen aus den Niederlanden und Belgien verkehrten jedoch nicht bis in die Italienische Hauptstadt, sondern verließen den D 61 wieder, um nach Venedig beziehungsweise Meran zu gelangen. Beides auch heute noch beliebte Urlaubsziele, allerdings ohne direkte Zugverbindung aus Benelux. Entsprechend bunt war damals die Reihung der Reisezugwagen. Der Kurswagen nach Meran ist im abgebildeten Zug der 1.-/2.-Klasse-Schürzenwagen an dritter Stelle. Davor läuft ein „Bolkop-Wagen“ der NS, wohl als Verstärkungswagen. Der im Reihungsplan verzeichnete Liegewagen Bcüm verkehrt nur an Sonntagen für die Bank von Brüssel! Die SNCB/NMBS stellte einen AB-Wagen vom Typ I 2, der Oostende (außerhalb der Hauptreisezeit Brüssel) mit Venedig verband. Den Zugstamm des D 368 bilden die damals hochmodernen, 26,4 Meter langen Schnellzugwagen und die Leichtschnellzugwagen mit Mitteleinstiegen der DB. *abp*



FOTOS (2): LUDWIG ROTTHOWE

Eine E 17 mit D 368 auf dem kurvenreichen Streckenabschnitt Bruchsal – Mühlacker. In Bietigheim bietet sich der Blick auf die interessante Wagenreihung: Hinter der Lok und dem kurzen Postwagen folgt der Verstärkungswagen der NS, der Schürzenwagen und der belgische I 2 als Kurswagen sowie ein B4üm-54 und ein AB4ymb-51 der DB, die beide aus Aachen kommen. Direkt vor dem Fotografen läuft der Schürzen-Speisewagen WR4ü-38 der DSG. Eine wunderbare Vorlage für den Epoche-III-Modellbahner, allerdings sind die beiden internationalen Wagen derzeit nicht lieferbar.

D 368 1. 2. West — **Münster** (Westf) (9.14)–Hamm (Westf)–Wuppertal–Köln–Beuel (Bonn)–Koblenz–Mainz–Ludwigshafen (Rh)–Heidelberg–Stuttgart–**München** (21.40) ◆

ϟ ab Heidelberg •• 107% 400 t, ab Köln 500 t

▲ ab Münster und Ludwigshafen

W	Büm		Münster–Köln						
[aS]	Post 4m								
	AB		Köln–Stuttgart (–München)		367	367	Mst	4202	
a)	Bcüm	68	(Hoek v H–) •• –München(–Merano)		203	5598	10	41	
			(Oostende–)		164	61			
b)	AB	31	(Oostende–) •• •• (–Venezia)		70		Kar	1929	1046
	Büm	6	(Bruxelles–) •• •• (••)			••	Köl	—	
	ABm	5	(Aachen–) •• ••		••	••	SNCB	7812	691
	WR		(••) •• ••		••	367	Mü	4000	
	ABm	1	Münster– ••		••	••	••	••	
	ABm	2	•• ••		367	••	DSG	6307	
	Büm	3	•• ••		••	••	Mst	4200	
Kb	Büm		•• ••		••	••	••	••	
aa) ▲	Büm		•• ••		••	••	••	••	
	Pw (40)		•• ••		••	••	••	••	

▼ ab Köln und Stuttgart

a) So 1. VII.—26. VIII. Banque de Bruxelles

aa) 1. VII.—26. VIII. [So]

b) ab Oostende 30. VI.—16. IX., sonst ab Bruxelles

FOTO: VGB-ARCHIV

[7] Brenner-Expreß (D 61

		F 164	D 70	D 368	D 61	650 / 404 / 461	184	405	181
ab	London Liv St ... WESZ	20.00							
	Zug Nr								
ab	**Hoek v Holland** Hav MEZ	7.17		◆					
	Rotterdam CS	7.42							
an	**Köln** Hbf	11.41							
ab	London Vict ... WESZ	(Schiff)	d22.30						
ab	**Oostende** Kaai MEZ	◆	d5.35						
	Bruxelles (Brüssel) Midi		7.29						
an	**Köln** Hbf	11.41	11.28						
ab	**Köln** Hbf			12.06					
	Beuel (Bonn)			12.32					
	Koblenz Hbf			13.36					
	Mainz Hbf			14.59					
	Worms Hbf			15.36					
	Ludwigshafen (Rh) Hbf			16.05					
an	**Mannheim** Hbf			16.12					
ab	Mannheim Hbf			16.15					
	Heidelberg Hbf			16.44					
	Stuttgart Hbf			18.38					
	Ulm Hbf			19.57					
	Augsburg Hbf			20.58					
an	**München** Hbf			21.40					
ab	München Hbf				22.30				
	München Ost								
	Rosenheim				23.20				
	Brannenburg								
an	Kufstein				23.47				
ab	Kufstein				0.20				
an	Wörgl				0.32				
an	Jenbach				0.56				
an	Innsbruck Hbf				1.27	650			
an	Brennero (Brenner)				2.20				
an	Bolzano (Bozen)				4.45				
ab	Bolzano (Bozen)				5.01	5.07			
an	**Merano** (Meran)					5.45			
ab	Bolzano (Bozen)				5.01	404	184	405	181
an	Verona PN				7.00				
ab	Verona PN				7.27	17.18	n 7.44		
an	**Milano** (Mailand) C					19.42	a10.05		
ab	Verona PN							k 8.17	h 8.46
an	**Venezia** (Venedig) SL							k10.05	h10.37
ab	Verona PN				7.27	461			
an	Bologna C				8.55				
ab	Bologna C				9.23	9.25			
an	Rimini					10.45			
an	**Ancona**					12.20			
ab	Bologna C				9.23				
an	Firenze (Florenz) SMN				10.43				
an	**Roma** (Rom) T				14.35				

FOTO: MEB-ARCHIV

Im Kursbuch von 1956 sind die damals noch wenigen internationalen Zugverbindungen übersichtlich zusammengestellt.



Unter der Signalbrücke von Bingerbrück läuft die Garnitur noch in umgekehrter Reihung. Aus dem Zugfenster ist der restliche Zug zu erkennen, bestehend aus den beiden Mitteleinstiegswagen, zwei Büm und dem Packwagen in Vorkriegsbauart. Es führt eine 03.10.

VERKAUFEN

SUCHEN

TAUSCHEN



GÜTER*BAHNHOF*

VERKÄUFE
Dies + Das

Profi-Handfunk – ideal Rangierfunk 12 St. € 45,–; Solarzellen gg. Spende 12V-Accu bis 250Ah, sgt. Zstd./1A gg. Erstatt. des Batteriepfand v. € 7,50, Bau-Handy, PC, usw. 0162/6289611.

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Modellbahnkoffer u. Modulebau N/Z, Modelleisenbahn- u. Anlagenbau sowie Ankauf aller Spurweiten. Anfragen bitte an 036961/70859, Mail: hhheusing@web.de.

Große kompl. H0-Anlage zu verkaufen. Flm./Roco analog, Epoche 3+4. 18 Dampf-, 20 Diesell. u. 8 Triebzüge, 85 P.- u. 42 G.-Waggons, Bw mit Drehscheibe und 6-std. Ringloksch., Standort HH-Niendorf. Abholung und Abbauhilfe erw. Tel.: 040/586907.

www.modellbahnservice.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Enco-Unimat Modell SL 1974, wenig gebraucht, mit Zubehör und Drehstähle, gegen Gebot zu verkaufen, Abholung. Dietrich Wolff, Römerstr. 20, 70180 Stuttgart.

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

www.modellbau-chocholaty.de

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www.modellbahnschau-odenwald.de.

www.lok-doc-wevering.de

Studio 95, Bahnhof + Gepäckschuppen Lehmansburg, Spur 1, Fertigmodell, gealtert, zusammen € 200,–. Mathias Schniebs, Tel.: 06181/690354.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.schauffele-modellbau.de

Tischstandbohrmaschine 150 W bis 6,5 mm spannend, Größe 295x 250x390 mm, neu € 120,–, Abholung. Widerstandslötgerät Triton (USA) € 100,–. Verschiedene neue Spritzpistolen mit Zubehör je € 100,–: 1. Gabbert Triplex, Ersatzteile und 6 Farbgläser. 2. Harder & Steenbeck EVOLUTION TWO IN ONE, Sondermodell und Farbgläser. 3. Unholzer Passau REVO-REAL-FX und 6 Farbgläser. Ständer für 2 Spritzpistolen € 20,–. Neue Werkzeuge (leicht angestaubt). Liste gegen Freiumschlag (€ 0,58). Versandkosten je Sendung € 8,–. Hans-Joachim Spieth, Postfach 301037, 70756 Leinfelden-Echterdingen.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

LGB 2x Lyrabügel, 2x Einarmpantogrph., 3x Scherenpantogr., je St. € 10,–. Sp. II Magnus 4x Puffer, 2x Starkstromanschl., 4x Bremsschläuche, 2x Steuerdosen, kpl. € 40,–. 06181/690354.

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 160.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 43.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Anzeigenschluss für Heft 7/2013 ist der 07.05.2013

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.
Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2011

www.Feines-in-TT.de

Schleswig-Holstein in Schleinähe, große Modellbahnanlage mit Wohnhaus und gepflegtem Garten zu verk. Modellbahnanlage System MÄRKLIN H0, Digital Uhlenbrock ca. 90 qm, ca. 900 m Gleis, 150 Weichen, zweigleisige Hauptstrecke mit zehngleisigem Personenbahnhof für Zuglängen bis 7,50 m, riesiges Empfangsgebäude Pola H0 827 Schönbrunn aus mehreren Bausätzen zusammengebaut und jeweils zwei großen Schattenbahnhöfen mit jeweils 20 Gleisen für Zuglängen bis 7,50 m sowie jeweils ein Umfahrgleis. Riesiges Bw mit zwei Drehscheiben und jeweils 30-ständigem und 28-ständigem Pola-Ringlokschuppen # 670 Freilassing mit Behandlungsanlagen, eine erweiterte BRAWA-Schiebebühne mit 50-ständigem Vollmer-Rechtecklokschuppen # 5760 für E-Loks und Dieselloks, Abstellgruppe für ca. 25 Dieselloks mit Anschrift lautet einem 3-ständigem Pola-Rechtecklokschuppen. Anlagenthema = Gebirgslandschaft mit ca. 40 cm Gleishöhenunterschied, bei max. 1,5 % Steigung, so dass Züge von 7,50 m Länge von fast allen mittleren und größeren Loks mühelos bewältigt werden können. Die fast fertige Anlage befindet sich in einem Bodenraum von 14 m Länge. Das Wohnhaus, Baujahr ca. 1900, mehrfach renoviert, zuletzt 2005/06, 135 qm Wohnfläche dazu 120 qm Nutzfläche, Einliegerwohnung möglich, 2-geschoßig, Gaszentralheizung, großer Wintergarten, dreiständiger Garage mit großer überdachter Terrasse auf 1700 qm Gartengrundstück und alles in sehr gepflegtem Zustand. Ausführliche Expertise und Bildmaterial anfordern über E-Mail: eisenbahn peter@foni.net.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Verk. LGB-Loks, Wagen, Weichen, Schienen. Bitte Liste anfordern, € 0,58 Briefm. o. Tel.: 02943/97767330. Wolfgang.Weber-ISDN-IT@t-online.de, Osterbachstr. 10a, 59597 Erwitte.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

LGB 22660 DR-Schienenbus VT 133525 digital € 299,–, neuwertig. 0e Fleischm. Startset 2025 Lok-digital € 149,– unbespielt. Versandkst. € 5,–. Tel.: 05123/5990554.

Märkl. Spur I 55031 Premium Digital Startpackung € 900,–; 55137 Diesel Schnelltriebwg. STV 137 € 1200,–; Reisezug best. aus: 55714 Diesellk. BR 218, 58011 Wg. 1. Kl., 58021 Wg. 2. Kl., 58041 Halbspw., 58051 Wg. m. Gepäckabt. € 1500,–. Alles in Orig. Verpackung. Tel.: 01522/3623164 (tägl. ab 18 Uhr).

0: T3, BR 216, 2-achs. Güter- u. Pers.-Wg., unbenutzt. Wechselstr. Trafo für 3 Dreischienengleis (Märklin). Preis VB. Tel.: 030/53002793.

Märklin Spur 1: Verkaufe Restbestand meiner Anlage, bebilderte Liste mit Freiumschlag. Hans Th. Rudolph, Weißdornweg 6, 27607 Langen.

Spur 0: 2 Weissmetall-Bausätze V 100, ohne Antrieb, gegen Gebot zu verkaufen. Dietrich Wolff, Römerstr. 20, 70180 Stuttgart.

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Verk. LGB: 2 Dampflok Stainz, 2-achs. Diesellok, 4 Personenwg., 3 Güterwg., Trafo, Booster, ca. 18 m Gleis, 3 Weichen € 350,–. Tel.: 03501/465965.

www.spur-0.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Biete: H0e VIK, VIIK in Ep. 3, VK in Ep. 2. Große LGB Innenanlage zum Selbstabbau. Besichtigung und Preis nach Vereinbarung. Tel.: 0172/3839180 oder 03871/217085.

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

www.modellbahnkellershop.de

Röwa: 2053, 3113, -14, -15, -16, -17, -19, 3145 TEE-Abteilw. A, 4146 TEE-Großraumw. A, 3149 TEE-Barwagen. Alle Röwa-Wagen ohne Verpackung. Tel.: 07621/914441.

www.Modellbahnen-Berlin.de

BS Weinert, Art.-Nr. 4144, PwgPr14 mit Dachaufsatz und RP25-Radsätzen, Neupreis € 105,–, für € 75,–. Tel.: 08721/1784.

Fl. V 221 OK € 65,–; Hamo V 60 € 60,–, V 100 € 65,–, V 216 OK € 75,–; Piko BR 41 OK € 55,–, E 44 2-mot. OK € 55,–; Gütz. BR 75 Sachs. OK € 45,–; Riv. E 117 OK € 90,–. 07121/87158.

Kleine H0-Gl.-Str.-Anlage, vzw. Museumsfzge sowie Modellautos zu verk. R. Peter, Tel.: 0177/5603997.

www.modellbahn-pietsch.com

Verk. Super H0= Anlage aus 6 Fremo Modulen 1/87 mit Riesen Bw B&K, digit. Bw Kräne Messinghandarbeit z.B. Bw Schalke Einzelst. Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.werner-und-dutine.de

Flm.: Sets 4894, -95, -99, 4900, -02, -03, -13, 4824 (BR 03), SoSe-Güterwag. von 1994–1996. Ersatzteile wie 414156, 434156, 888801. Fax: 07621/4259874.

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Verk. H0= Samml. US Loks Industrie u. Messing teilw. Sound, ebenfalls Riesensammlung europ. Modelle Loks, Wagen, Zubehör-Listen, Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.baehnlewerkstatt.de

Trix 22700 Adler dig. € 299,–; Til. VT 70 DB m. Fig. + Decoder € 89,–; Dampffr. Wg. dig. € 75,–; Trix 22705 BR 10 DB € 199,–; alle unbesp., OVP + Versandkst. € 5,–. 05132/5990554.

www.kieskemper-shop.de

RocoLINE Gleise mit Bettung, Weichen ohne Bettung aber mit Korkunterbettung, zu verkaufen. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.jbmodellbahnservice.de

Tl: 21263 Streaml., 21264 Schwedenzug, 23375/-76 Bayer. Güterwag.-Set, 23762 Bayer. D-Zugw. Ep. I, 23764 Packwg. Bayern Ep. I, 23952 Geislinger Steige-Set. Tel.: 07621/914441.

www.spiel-hobby-Hank.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, BEMO, usw. www.egger-bahn.nl, Ruud Wittekoek, Kade 2, NL-4715 AD Rucphen. Tel.: 0031.165-342823, R. Wittekoek@gmail.com, Liste frei.

www.1000Loks.de

Verkaufe Roco Gleisbildstellpult mit massenhaft Zubehör, MSC120 und Lauer Schattenbahnhof Steuerung, Block- u. Pendelzugst. Fahrregler. harald4241@live.de, 02641/916414.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Märklin: 28702, 37131, 43620, 46711, 4579, 45800, 46821, 46826, 47785, 4866, 4210, -11, -12, -13, -14, 4685, 4696, 4697, 4779.1 (SoSe 1998). Tel.: 07621/914441 (AB).

günstig: www.DAU-MODELL.de

Fleischmann H0-Anlage, 60 Loks, 95 Weichen, 145 Wagen, Drehscheibe, Häuser, Autos, VB. Tel.: 089/1410990.

www.suchundfind-stuttgart.de

Verk. Märklin~ Loks, Wagen, Weichen usw. Bitte Liste anfordern, € 0,58 Briefm. o. Tel.: 02943/97767330. Wolfgang.Weber-ISDN-IT@t-online.de, Osterbachstr. 10a, 59597 Erwitte.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

H0-2L-Rollmat. ab Werk nicht mehr lieferbar, neu, OV, günstig, alle m. KK-Kulissen. Liste Bfm. 90 ct aj.blank@t-online.de, J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg.

www.TTM-Shop.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Tillig H0-Elite-Flexgleis 85125, Weichen 11° + 15°, IBW, ABW + DKW, wegen Fehlkauf, ohne OVP für € 3,– bis € 30,–. Fleischmann-Drehscheibe 6151 NS für € 200,–. Tel.: 06274/927632.

Verkaufe aus meiner Sammlung Artitec Lokschuppen Gernrode Bausatz € 50,–. Günther E 32 ohne Nr. € 40,–. Günther Kleinserie E 52 ohne Nr. € 60,–. Günther Kleinserie Rübezahl als ET 8904 rot DB Ep. III München € 120,–. M+F Kleinserie BR 59 ohne Nr. € 120,–. S 3/6 als BR 18 495 Federpuffer, Metallschilder, DB Stgt. Bw Ulm € 120,–. BRAWA Akku-Kö ohne Nr. € 60,–. Fleischm. **neu** BR 56 2048 DRG Ep. II € 120,–. BR 56 ohne Nr. Kleinserie auf Fl.-Fahrgestell € 50,–. BR 75 296 bad. Kleinserie auf Fl.-Fahrgestell € 60,–. ModelLoco Kleinserie BR 57 wü. Hh 826 in Länderbahnlackierung € 350,–. 2x P8 (Liliput Wien) **fürs Bw**, beide fahrfähig: 1. Kastentender/Wagnerbl., 2. Umbau auf Wannentender/Wittebleche, zus. € 80,–. Versand € 8,–. Hans-Joachim Spieth, Postfach 301037, 70756 Leinfelden-Echterdingen.

ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder …
2. Verrechnungsscheck beilegen oder …
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen **€ 5,–**

Privatanzeige bis 10 Zeilen **€ 10,–**

Privatanzeige bis 15 Zeilen **€ 15,–**

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!

Modell Eisen Bahner

www.modelltom.com

BS Weinert BR 38 mit Tonnendach, 3-domig, Witte-Blechen, RP25-Radsätze, Faulhabermotor, Art.-Nr. 4229, Neupreis € 859,–, für € 600,– inkl. Porto. Tel.: 08721/1784.

www.menzels-lokschuppen.de

Roco: 856, 43007 (ET 85 DRG), 43437, 43216 (wüC, grün), 43259 (wüC, grau-grün), 43600, 43644, 63411, zahlr. Roco-Line-Gleise mit/ohne Bett, neu/gebr. 07621/914441.

Märklin H0 Metall Delta Digital zu verkaufen. Bilder-CD auf Anfrage. Rollendes Material, Gleise, Weichen, Häuser, etc., etc. Preis € 850,–, nur Selbstabholer. Standort: 56812 Dohr bei Cochem. Tel.: 02671/9164055 oder 0176/96926771.

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

Märklin 3039 110 € 70,–; 3064 260 € 55,–; 3314 SNCB 25 € 130,–; 3636 SBB Ae 6/6 € 145,–; 3012 795 Chiem. € 75,–; Primex, alles neuwertig u. orig. Kart. E-Mail: asi-tec@web.de.

Verkaufe preuß. T 12 von Weinert m. Lenz-Decoder € 250,–, Fertigmodell. E-Mail: hh.beuerle@web.de. Tel.: 09521/8212.

Sammlungsauflösung: Verkauft werden US-Diesel-Lok der Bahngesellschaften SP, SF und BNSF. Anfragen per E-Mail an: fe.mausa@kielnet.net.

Heris: CNL-Sets 11050, -051, -052, -054, 11280 u. 11281 (alle in Blau). Bemo: Startset Württemberg 7201800 H0m, DB. Fax: 07621/4259874.

www.Langmesser-Modellwelt.de

H0-Anl., kpl./teilweise (BW400x95), Rangierbhf. 500x70, Bhf. Schwarzburg 300x90/170, Schattenbhf. 1-2x3 Gleise, gegenläufig m. Gleiswendel 150x500, Schattenbhf. 2-6+4 Gleise m. Gleiswendel 150x530, Tams-Schatten-Bhf.-Steuerg., diese Anlagenteile eigene Gleisbildstellpulte, Kabelsteckverbdg., Panoramastr., Oberltg., E-Lokschupp., Panoramastr. im Anschl. zum Bhf. (Ep. 1-3), Faller Carsystem, Gesamtgr. 500x400, Mitteltgang 350x80, Weichen-Signalstg. analog, fast alles Roco, Zimo digital, Güter-, Personenzüge. 09495/1784.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Kato: 307072 ET 25 DRG. Lemke: 18206 (BR 18201) Öltender, Version 1967. Lima: 149749 ET 403 LH-Farbe, 208228 V 20 rot. Tel.: 07621/914441.

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks, Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder, Infos u. Kontakt: www.modellbahn-verkauf.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Brawa: Div. wü. P-Wagen Ep. I, Lazarettsets, wüFC (BR 53), S 2/6 Weltrekordlok, Schwäb. Eisenbahn-Set (10602), wü. Postwagen (2130). Fax: 07621/4259874.

www.ddr-in-1zu87.com

Verkaufe Micro-Metakit Zahnradlok Erzberg ÖBB 97 210, Art. 08706 H Modell 003/35 € 1500,–, versandkostenfrei. 20 wü. Güterwagen verschied. Hersteller, darunter 2 Museumswagen + 4 Vierwagen € 360,–, versandkostenfrei. H.-J. Spieth, Postfach 301037, 70756 Leinfelden-Echterdingen.

Fleischmann H0 1336 E 44, 1337 E 10 Karton, 1508 ym-Wg., 14645 ASG-Wg., Katalog 1964, Piko 95002 4-achs.-Wg. KVG, alles guter Zustand, € 165,–. asi-tec@web.de.

www.modellbahnritzer.de

Mä. H0 im OK, unbespielt: 33190 BR 17.0 € 180,–; 34171 BR 52 m. Kondenstend., Insider-Mod. € 180,–; 37030 BR 38/10 € 240,–; 39160 BR 42/90 Franco-Crosti, grau € 220,–; 37367 V 36 DP, schw. oder rot € 160,–; 36804 BR 323 Köf II, rot € 120,–; 28573 württ. Zug m. Lok „Esslingen" € 200,–; 37532 BR 120 E-Lok „Die Bahn verbind." € 100,–. 030/8151706.

www.augsburger-lokschuppen.de

Verkaufe: H0= 3 Lok's nur komplett. Neuwertige Vitrinenmodelle, original verpackt. Liliput BR 75, Trix BRV60 mit automatischer Kupplung, Brawa Köf 2 (DB) beide altrot. Köf vom Fachgeschäft, leicht gealtert, € 210,–. Dieter Müller-Peppler 0641/52400.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin H0 unbespielt und originalverpackt: 2880 König-Ludwig-Zug, 4-teilig, mit 4398 und Sockel € 650,–; 2881 Hofzug Kaiser Wilhelm II. € 550,–; 26350 Adler € 330,–; 37962 BR 96 (Bay. Gt 2x4/4) € 190,–; 37050 BR 05 € 260,–; 37770 SVT 137 € 220,–; 37265 ET 87 € 210,–; 37767 BR 218 € 170,–; 39350 BR 152 € 120,–; 4390 S-Bahn Märklin € 60,–; 46824 Schwerlast-Set € 40,–; 48690 Gleiswaagen-Eichzug € 40,–; 43258 D-Zug-Wagen-Set Berlin–Hamburg € 80,–. Kontakt 0170/3489868.

www.modelltechnik-ziegler.de

Achtung Sammler! Verkaufe hochwertige Trix-H0-Sammlung – alle Profi-Club-Modelle, alle limitierten Trix-Herpa-Zugpackungen, viele MHI-/Sondermodelle und komplette Zuggarnituren. Die Modelle sind unbespielt, alle in OVP. Gesamtzustand entspricht ladenneu. Bitte Liste anfordern: as-sirius@t-online.de, 0162/56570426.

Gützold BR 118714 € 85,–; 119111 € 90,–. Roco BR 57 € 80,–. Sachsenmodelle Y-Wag. je € 25,–; Halberstädter je € 27,–. Piko Modernisierungswag. Buffet € 20,–; 1. Kl. Wagen € 20,–. Alle Wagen grün/elfenbein. Piko Postwag. kurzer Hecht € 20,–. Liliput 28er Bauart DR Ep. 3 € 18,–. Klein Kesselwag. Esso AG € 12,–. Alles neu, OVP. Tel.: 030/6135008 AB.

www.Feines-in-H0.de

Verkaufe Rivarossi HR 10001 H0 Lok BR 10, DB für € 99,–, nagelneu, unbespielt, in OVP, UVP ist € 189,–! Kostenloser Versand! J. Nickel, Tel.: 0611/5047915, janaki78@web.de.

Schneepflug Meiningen, H0-Bausatz, Spieth, sauber gebaut, linke Seitenwand ist Lack etwas uneben, ansonsten gut. VHB € 250,–. Gebote an E-Mail: manfredus8@aol.com.

www.puerner.de

Fleischm. 382609 DR € 120,–; V 218306 € 80,–; Fl. 4882 T3, 6-tlg. € 200,–. Roco V 215036 rot/beige € 50,– neu V 200035 € 60,–. Piko VT 33106 rot 2-tlg. € 50,–, OVP. 05321/25755.

Roco Wechselstrom, SNCF 68515 Art.-Nr. 69484; DB V 80 010 Art.-Nr. 69380; DB V 65 008 Art.-Nr. 69940; OVP, unbespielt, nur zusammen, VB € 250,–. Tel.: 02261/24142 (ab 12 Uhr).

www.d-i-e-t-z.de

H0e-Packwagen, Fabr. Heinrich, 2-achsig, Tonnendach, Wg.-Nr. 97-30-06 (wie MB Jöhstn) Vitrinenmodell, nicht gelaufen, neu für € 67,–, zzgl. VK. J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

www.moba-tech.de

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte: ICE-2 u. -3, Tender-, Schlepptender-, Diesel- u. E-Loks u. Triebzüge mit Sound, sowie Personen- u. Güterwagen von: Brawa, Fleischmann, Märklin, Meheno, Pico, Roco, Trix. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

Märklin H0 neu 37607 Triebwg. Mediolanum 4-tlg., 37574 Lokomotivpack. 175 J. Eisenb. 3-tlg. Primex 2701 Orient-Express 4-tlg. gg. Gebot zu verk. Tel.: 07231/89689 (18–20 Uhr).

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Spur Z, E-Lok 103 113-7, 2 Waggons 1. Klasse, 1 Panoramawagen, 1 Speisewagen. Dampflok 89 006, 4 Güterwagen. Schienen, Weichen, 2 Trafos und mehr. E-Mail: BRE1704@t-online.de oder 0151/46538952.

www.stoeberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

Verkaufe preiswert Modelleisenbahn Spur N. Auch einzelne Modelle und Zubehör. Preise sind verhandelbar. Bei Interesse bitte Liste unter Tel.: 0351/8805555 anfordern.

Märklin-Spur-Z-Anlage, ca. 2,40 x 2,00 m, aufgelöst, kompl. zu verkaufen. Gerne Liste. Tel./Fax: 02641/37495.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Arnold: BR 80, 3 Güterwg., Gleisov., Trafo, zus. € 80,–, unbenutzt. Stand-mod. Dampf, Diesel u. Eloks € 11,–/Stck. Tel.: 030/53002793.

Minitrix Schienenbus mit Beiwagen dunkelrot € 40,–. Tel.: 0162/2012194.

www.Feines-in-Spur-N.de

Verkaufe Spur N: Lokomotiven und Waggon von Trix, Fleischmann usw., alles mit Verpackung. Tel.: 02173/66841, E-Mail: haschmo@telelev-dsl.de.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

Ich kann es verstehen, wenn der eine oder andere Modellbahner (bin selber einer) sagt, für den Preis einer Vitrine kann ich mir ja eine neue Lok kaufen. Ja und dann? Dann ist die neue Lok da, wird im Karton und der Schublade aufbewahrt und Sie können diese nur anschauen, wenn sie herausgenommen wird. Wenn Sie bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** eine Vitrine aus massivem Holz mit Glasschiebefenster für alle Spuren kaufen und dafür eine Lok weniger, dann kommen wenigstens die Modelle, die Sie jetzt haben mal richtig zur Geltung und Sie haben jeden Tag eine Freude daran. Wetten, dass dann auch Ihre Frau an den Modellen, die jetzt in der schönen Vitrine präsentiert werden, eine Freude daran hat. Das Gute bei der Sache ist, dass die Preise seit Januar 2002 immer noch konstant sind.

www.modellbahnservice-dr.de

Biete: Roco MCS-120, ASC-2000, je 1x Verteiler-Modul 10210 7x Unterflurantrieb 10030 15x Uhlenbrock: 1x Daisy 64000, Preise VS. Tel.: 030/7525224.

www.Feines-in-Spur-Z.de

Biete Module Fremo Norm 3x 1x0,6 m, 2x1, 1x0,6 m, 7x1, 2x0,6 m, 15 cm Rahmen mit Styrodurplatte, Verstellbeinen mit Verlängerung, Preis je € 80,–, Raum Meißen. Raihau@web.de.

www.modellbahnzubehoer.at

www.jordan-modellbau.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Aus Sammler-Nachlass: **Märklin magazin** 1983–2008 lückenlos, in Spezialordnern bzw. Schubern. **Lok-Magazin** Heft 1/1962–213/1998 gebunden, ab 1/1999–4/2009 in Schubern, lückenlos. **Modelleisenbahner** 11/1982–02/2009 mit Lücken, ungebunden. Außerdem div. Hefte **Eisenbahn-Revue, Eisenbahn-Journal, Eisenbahn-Kurier**. Alles in sehr gutem Zustand. Selbstabholung. Region Bonn. Preis VB. Tel.: 0228/646554.

Biete die ersten MIBA-Hefte 1948/49 bis 1955 komplett, 7 Bände, guter Zustand. Tel.: 0461/46594.

Verkaufe Modelleisenb. Jahrbücher geb. 12/53 bis 1989 für je € 10,–; Modellb. Kalender je € 4,–; Fachb. Eisenbahn je € 5,–; Filme je € 5,–. Thom, Tel.: 0162/6974232.

Modelleisenbahner Jhg. 1959–1971 komplett, 1958, 1972, 1973 mit Fehlexemplaren, gegen Gebot bevorzugt, insgesamt abzugeben. Gebote unter elsei@gmx.net.

Modelleisenbahner Jg. 1956–2011, Selbstabholung, und umfangreiche Eisenbahnliteratursammlung. 030/9298221 oder hwvallee@freenet.de.

MIBA 1993–2006 Jg., Fleischm.-Kurier 1990–2008 Jg., Roco-Report 1992–2009 Jg., nur kpl. zu verkaufen, € 6,–/Jg. Div. Hefte Mbz, EJ, EK, EM, usw., 70 Stck. kpl. € 30,–, Zustand sehr gut, Selbstabholung. Tel.: 0177/2105400.

Verk. Der Modelleisenbahner Jahrgänge 1963–2004, nur geschlossen, € 220,–, möglichst Selbstabholer, Standort Mainz. Tel.: 0157/80308270 oder justeff99@aol.com.

DVD Die Gelstertalbahn Eichenberg Grossalmerode-Ost Bilder v. 1915–73 € 15,–. Der Erlös kommt d. Glas- + Keramik-Museum Grossalmerode zu Gute. Best. hekuh@t-online.de.

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Bücher: Deut. Kriegslok. € 10; Fremdlok. DR € 10; Lok-Archiv Preuß. 4 Bände € 30; Stromlinienlok DR € 10; Merkbuch Tfz DR Dampfl. € 30; Jumbos auf Schien. € 10. 03691/732032.

Schmalspur-Album Sachsen K.Sächs. Sts.E.B. Band I–VI, neuwertig, gut erhalten, mit Bd. I u. II!, nur komplett für € 195,– zzgl. VK. J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

Biete MEB, 25 vollst. Jg. v. 1962, 65, 67–72, 79–87, 89, 90, 93–99, Abgabe nur kompl. zur Abholung in Zwickau für € 30,–. Einzelhefte für Jg.-Lücken vorh. Tel.: 0375/2309898.

Märklin-Magazine von 1992 bis 2010 € 20,–; MIBA-Spezial ca. 45 Hefte € 40,– an Selbstabholer zu verk. Tel.: 06235/6839.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

Eisenbahnmag. 85, 86 u. 88–96 je Jahrg. € 9,–; MEB 79, 81–89 je Jahrg. € 6,–; MEB 1990–2012 je Jahrg. € 8,–. Tel.: 0351/2842245 (ab 19 Uhr).

Modelleisenbahner Jhg. 2002–2012 komplett für € 50,– abzugeben, Abholung Berlin. E-Mail: helmar-40@gmx.net.

GESUCHE
Dies + Das

Suche von WalMo Waldmeyer Modellbautechnik mehrere RaiLux-RLD32 DP Steuereinheit sowie RaiLux-RLI-Plus Schnittstelle Helidriver@t-online.de. Tel.: 02174/62778.

Suche original Lokschilder von Dampfloks 01 029 (auch Siebdruckschild), 03 081, 03 133, 03 135, 052 225-0, 052 548-5, 50 2225, 50 2548, 052 511-3. R. v. Unruh, Tel.: 089/4304982, Mail: langerarm@gmx.de.

Lokomotivschilder. Sammler sucht Lokomotivschilder. Faire Preise garantiert. Lokschilder@gmail.com. Tel.: 0175/5060176.

Kaufe Märklin Spur H0, 0, I, auch ganze Sammlung, Anlagen Abbau, Dampfmaschinen, Zubehör, Märklin-Baukästen, Replika-Autos, Elastolin-Figuren, Silbermünzen. 07522/21852.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

H0-Modellbahn-Sammlung und -Anlagen in Gleichstrom gesucht, gerne sehr umfangreich – faire, diskrete Abwicklung, Barzahlung, Abholung. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/4659115, Fax: 03212/1365334, mobil 0160/3345830.

Wir suchen ständig große Modell-eisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Ich suche Ihre Modellbahnsammlung in den Spurweiten N, H0, H0e, 0 und LGB. Gerne auch umfangreich. Lok- und Wagenbausätze, Kleinserien, Handarbeitsmodelle usw. Angebote bitte an: Tel.: 07245/8603400, oder 0179/5155612, Fax: 07245/8603402. Vielen Dank.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Kom-me persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche Spur 0, 1, LGB 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Kaufe Spur 0 Rollmaterial u. Zubehör. Nur modernes Material von Lenz, Brawa, Busch, Kiss usw. Tel.: 0151/22556055 oder Mail: kuehne.stadtoldendorf@yahoo.de.

Suche von Liebmann 3-achsige Schlepptenderlok u. 4 Personen-Hänger. Biete 2-achsige Schlepptenderlok mit 3 Per.-Hänger von Bing, Zustand Original Zust. 2+. Tel. 0391/6216058.

LGB und Echtdampf von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Kaufe Modellautos in 1:87/H0. Zahle für Pkw € 1,30 u. Lkw € 2,50. Gerne ganze Sammlung/große Menge. Tel.: 0151/22556055, Festnetz: 05532/815332.

Suche: E 424, FS, H0, DC, Castano Isabella. Michael Bieder, Remscheider Str. 2a 12-08, 01796 Pirna. Tel.: 03501/710877.

Suche Märklin-Dampflok/Kabinentender, BR 50, neuwertig, OK, Art.-Nr. 33840, 37840-37841. Tel.: 02334/55212.

Suche gut erhaltene Dampfloks H0, Gleichstrom, 2 Achsen, Baureihe 88. Angebote an Kruse, Tel.: 030/4154257.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Suche vorrangig Fahrgestell, notfalls auch komplette Lok FL-BR98-Art.-Nr. 4020. Meyer, Tel.: 04171/71646.

Ich kaufe Ihre H0-Anlage! Auch Abbau der Anlage bei Ihnen möglich. Tel.: 0174/8122966.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen alle Spurweiten, Sammlungen, ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei, seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

H0-Modellbahn-Sammlung und -Anlagen in Gleichstrom gesucht, gerne sehr umfangreich – faire, diskrete Abwicklung, Barzahlung, Abholung. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/4659115, Fax: 03212/1365334, mobil 0160/3345830.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

BR 23 Roco, mögl. mit Decoder (DCC). Angebote an juergen-f@versanet.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Ich suche Modellbahnsammlungen der Spurweiten H0 und H0e. Auch Lok- und Wagenbausätze, Kleinserien, Handarbeitsmodelle usw. Gerne auch umfangreich. Angebote bitte an: Tel.: 07245/8603400, oder 0179/5155612, Fax: 07245/8603402. Vielen Dank.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.rue diger@t-online.de.

Suche H0 Roco Fleischmann 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche TT-Material: Loks, Waggons + Zubehör. Gern Sammlung – aber auch einzelne Artikel oder Reste – alles anbieten! Raum 06886 WB + 100 km Umkr.! Tel.: 03491/875110.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@ dansibar.com.

TT, N, Z von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot unter Tel. 0341/4613285.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Tillig-TT-Reisezugwagenset Alex 01556. Tel.: 030/6625963.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Schienenbus TT – Ferkeltaxi – 2-tlg. Tel.: 04139/59581.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche in Spur N zwei D-Zugwagen der SBB, 1x als Schweizer-Käse und 1x im Suchard-Look (lila). Tel. mit AB 030/3313909 oder per E-Mail elketom@-online.de.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Kibri-Bausatz 38296 Haus am Wochenmarkt. Tel.: 089/855754.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Kaufe Eisenbahn DVD's. Zahle je Stück € 2,50. Gerne ganze Sammlung. Tel.: 0151/22556055 oder 05532/815332, E-Mail: kuehne.stadt oldendorf@yahoo.de.

Suche TT-Spezial, Heft 3, „Thema Eibenstock", oder als Kopie. D. Ahnert, Dresden, Tel.: 0179/3173371.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

Zugtechniker und DJ's für Sonderzüge von Fr.–So. ab MS, Köln od. HH als Nebentätigkeit gesucht! Technische Berufsausbildung oder Elektrokenntnisse erforderlich. Kenntnisse im Bahnbetrieb und in der Wagentechnik wünschenswert. Nähere Infos unter: www.euro-express.eu, Bewerbungen an: bewerbung@euro-express.eu.

www.modelleisenbahnbau.de

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.menzels-lokschuppen.de

Öffentlich zugängliche Spielbahn für zahlende Besucher aus Altersgründen zu verkaufen! Infos anfordern unter Tel.: 08851/817.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

03./04.05. Modellbahn-Ausstellung auf 500 qm in der Christus Gemeinde, Windhukstr. 102, 42277 Wuppertal. Fr. 17–21 Uhr, Sa. 9–16 Uhr. Info: Egbert Schnütgen, Tel.: 0202/710243, 0152/02051469, www.cmt-ev.de.

www.modellbahnen-berlin.de

Anfertigung von gefrästen Fenstereinsätzen für Piko-Modelle: C sa95, VT 135 + BW, VT 137 + BW, SVT 137 2- und 3-tlg., diverse Drehteile auf Wunsch. Info Mail: theilskleinteile@t-online.de, P. Theil, Tel.: 0341/9419887.

www.kieskemper-shop.de

Suche Unterstützung beim Bau meiner Modellbahn, H0-Anlage, 100 Meter Gleise, 100 Weichen, alles digital, Steuerung manuell oder per Computer, Software von Railware, wie in MiWuLa in Hamburg, Raum Hamburg Schnelsen Ellerbek. Kontakt: VK@SCHREIB-keppler.de oder Tel.: 04101/34142. Ich freue mich auf jeden Anruf.

www.puerner.de

Wernigerode – Harz – zum Brocken
4 x Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück
4 x Halbpension – 3 Gänge Menü oder Buffet
1 x Hin- und Rückfahrt mit der HSB zum Brocken
1 x Kaffee und Kuchen bei uns im Haus
kostenfreie Nutzung der Buslinien im gesamten LK Harz
Preis pro Person im DZ € 195,– • im EZ € 235,–
Harzpension Familie Mann
Mühlental 76 • 38855 Wernigerode
Tel.: 03943/501127 • Fax: 03943/501348
www.harzpension-mann.de • mail@harzpension-mann.de



Modellbahnbörsen
21.04 Frankfurt-Höchst
Jahrhunderthalle, Pfaffenwiese 301, 65929 Frankfurt
26.05. Mörfelden
Bürgerhaus, Westendstr. 60, 64546 Mörfelden
16.06. Karben
Bürgerzentrum, Rathausplatz 1, 61184 Karben



Eintritt € 3,–
Öffnungszeiten: 10–15.30 Uhr
Lebenspartner und/oder Kinder in Begleitung: Eintritt frei
www.evers-modellbahnboerse.de
Kontakt: H. Evers • Am Kronberger Hang 3 • 65824 Schwalbach
Tel.: 0173/6741940 • eversh@web.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2-Zi.-FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. FeWo/App. ***/**** ab € 30,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Urlaub im Erzgebirge f. Dampflokfans, FeWo i. Cranzahl n. Oberwiesenthal, 200 m z. Bahnhof m. Kleinspurbahn + DB, Kü., Bad, TV, 2 Pers. € 35,–/Ün. Tel.: 037342/209354.

Kl. Ferienhaus 2–3 P. + FeWo bis 4 P. ab € 35,–/Tag, 18 km v. Schwerin, Wald + Wassernähe, gr. H0-Anlage im Bau, 600 mm Feldbahn vorh. Tel.: 03861/301865 o. 0172/3114938.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre www.adler-maerkte.de

14.04. Übach-Palenberg, CMC, Lohnhalle
Carlstr. 50
21.04. Krefeld, Seidenweberhaus
Theaterplatz 1
28.04. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
01.05. Bonn-Bad Godesberg, Stadthalle
Koblenzer Str. 80
05.05. Moers, Eurotec, Technologiepark
Eurotec Ring 15

Marktzeiten 11-16 h

ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

www.
MODELLBAHNBOERSE
-BERLIN.de
& Modellautobörse von 10–14 Uhr
08056 Zwickau, Stadthalle,
am Samstag 13.04.
12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn,
Marzahner Promenade, am So. 14.04.
01069 Dresden, Mommsenstr. 13,
am Sonntag 05.05.
Anmeldung: H. Herzog,
0173/6360000 • Fax 033397/28304

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

14. April 46 Wesel, Niederrheinhalle
21. April 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort
28. April 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
28. April 45 Hattingen, Henrichshütte, Werksstr.
1. Mai (Mittwoch), 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle
6. Mai 58 Schwerte, Freischütz
12. Mai (Muttertag), kein Markt
19. Mai 33 Kaunitz, Ostwestfalenhalle, 10–16 Uhr
26. Mai 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort

Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–16 Uhr

Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980
0172/9544662

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Sellin/Rügen, Ferienwohnung mit Balkon, direkt an der Strecke des „Rasenden Rolands", nur ca. 500 m bis zum Bahnhof und zum Strand. Tel.: 04371/8800890, www.villa-seeluft.de

Norden-Norddeich Ferienwohnung 57 m², 4 Zi., 2 Pers., neu hergerichtet, ebenerdig, keine Stufen, Terrasse, Strandkorb. 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, 04931/13399.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Termine
Modellbahnveranstaltungen
14.04. Kamp-Lintfort, Stadthalle
21.04. Recklinghsn, Vestlandhalle
28.04. Osnabrück, Halle Gartlage
05.05. Haltern, Seestadthalle
20.05 Castrop-Rauxel, Europahalle

01./02. Juni Erlebnis Modellbau
Herne, Akademie Mont-Cenis

OVGmbH, Postfach 1105, 48607 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 Fax: 02553-98775
Internet: www.bv-messen.de

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.star-maerkte-team.de

27.04.: Modellbahnbörse von 10–17 Uhr mit Fahrzeugschau. Info: SVG Eisenbahn-Erlebniswelt Horb, www.eisenbahn-erlebnis welt.de, info@svgmbh.com. Tel.: 07451/5557512.

28.04.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–16 Uhr, Modelleisenbahn-, Modellautomarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

www.adler-maerkte.de

04.+05.05.: Zehdenick, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10, von 10–17 Uhr, Modelleisenbahn-, Modellautobörse. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

www.bv-messen.de

05.05.: Modellbahnbörse von 10–14 Uhr, 01069 Dresden, Mommsenstr. 13. Info: Herzog, Tel.: 0173/6360000, www.modellbahnboerse-berlin.de.

18.–20.05. von 10–17 Uhr: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt im DDM, Birkenstr. 5, 95339 Neuenmarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

Noch mehr Termine im Internet unter www.vgbahn.de

Modellbahn- und -Auto-Tauschbörse:
von 10–16 Uhr
Bad Hersfeld:
So. 21.04., Stadthalle (Kurviertel), Wittastr. 5
Sylvia Berndt
Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de



Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Samstag, 27. April,
Kongresshalle Böblingen von 11.00–15.30 Uhr
Sonntag, 8. September,
SEAS Bruchsaal von 10.30–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Neue Anlage im Bau

Betrifft: „Bahnhof mit Tunnelblick", Heft 2/2013

Vielen Dank für das Belegexemplar mit dem Beitrag (übrigens ein sehr schöner Artikel mit sehr schönen Fotos). Anbei sende ich Ihnen schon einmal ein paar Fotos meiner neuen Anlage im Bau. Mit ihr werde ich 2014 unter anderem auf der Ontraxs zu sehen sein.

Wim Wijnhoud, E-Mail



FOTO: WIJNHOUD

Wim Wijnhoud hat schon wieder ein neues Projekt begonnen, dem das Brückenmotiv nebst Gewässer auch nicht fehlen darf.

NVA-Vorläufer

Betrifft: Bahnpost „Keine BRD-Analogie", Heft 4/13

Ich weiß nicht, woher der Verfasser seine Informationen hat, doch die Kasernierte Volkspolizei (KVP) als Vorläuferin der Nationalen Volksarmee (NVA) entstand am 1. Juli 1952. Bei den vormaligen Volkspolizei-Bereitschaften gab es lediglich eine Einheit, die 1950 zwei T 34 zu Ausbildungszwecken erhalten hatte. Sowohl die VP-Bereitschaften als auch die KVP unterstanden übrigens dem Ministerium des Innern.

Hans-Joachim Weise, E-Mail

Gleiche Fehler

Betrifft: „Zeit-Sprung", Heft 4/2013

Danke für den ausführlichen Artikel über das Schienennetz der ehemaligen DDR. Hier wurden bzw. werden die gleichen Fehler begangen wie im Westen, ein intaktes Schienennetz wurde zerschlagen. Güter- und Personentransport gehören auf die Schiene und nicht auf die Straße..

Helmut Hasenheide, E-Mail

April, April!

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt", Heft 4/2013

Im aktuellen APRIL-Heft auf Seite 96 las ich auch den Rückspiegel. Irgendwie konnte ich mich auch an dieses Bild erinnern, allein der Text machte mich doch etwas stutzig! Sollte ich das vergessen haben? Doch erst die 80 t Tendergewicht beziehungsweise der Riesenzusatztank als „erheblich", dazu die eigenartige Nummer am Tender und dann der 01. 04. 1973, da fiel dann doch der Groschen! Auch das umständliche „Drehen" des Tenders bei Richtungswechsel wäre selbst den „Genossen" nicht als Lösung eingefallen!

Wolf Richter, 09122 Chemnitz

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Bürgerinitiative

Betrifft: „Peterskirchen bewegt sich", Heft 4/2013

In Ihrer Gazette preisern Sie ab Seite 84 die Stadtanlage Peterskirchen des holländischen Ehepaares Corry und Peter van den Wildenberg in den höchsten Tönen. Dieser Lobhudelei muss ich in aller Schärfe widersprechen. Ich bin Einwohner dieser kleinen Stadt und wohne im ersten Stock des Hauses, das Sie auf Seite 85 im Vordergrund abgebildet haben. Mit brutaler Gewalt haben die Wildenbergs eine Eisenbahntrasse durch die Bebauung geschlagen ohne Rücksicht auf die Anwohner und auch ohne Einhaltung des Regellichtraumes. In kürzesten Abständen rattert vor meinen Fenstern ein Zug vorbei, gezogen von alten, mächtig klapprigen Dampfloks, denen ich vom Fenster aus in den Schornstein spucken könnte. Der Lärm und der Schmutz sind menschenverachtend, zumal von den Wildenbergs nicht einmal Faller-Lärmschutzfenster eingebaut wurden. Das machen wir nicht mehr mit! Sie sollten sich unserer Bürgerinitiative „Peterskirchener Eisenbahn in den Tunnel" anschließen! Ich erwarte einen Aufruf zur Solidarisierung mit unserer Bürgerinitiative!

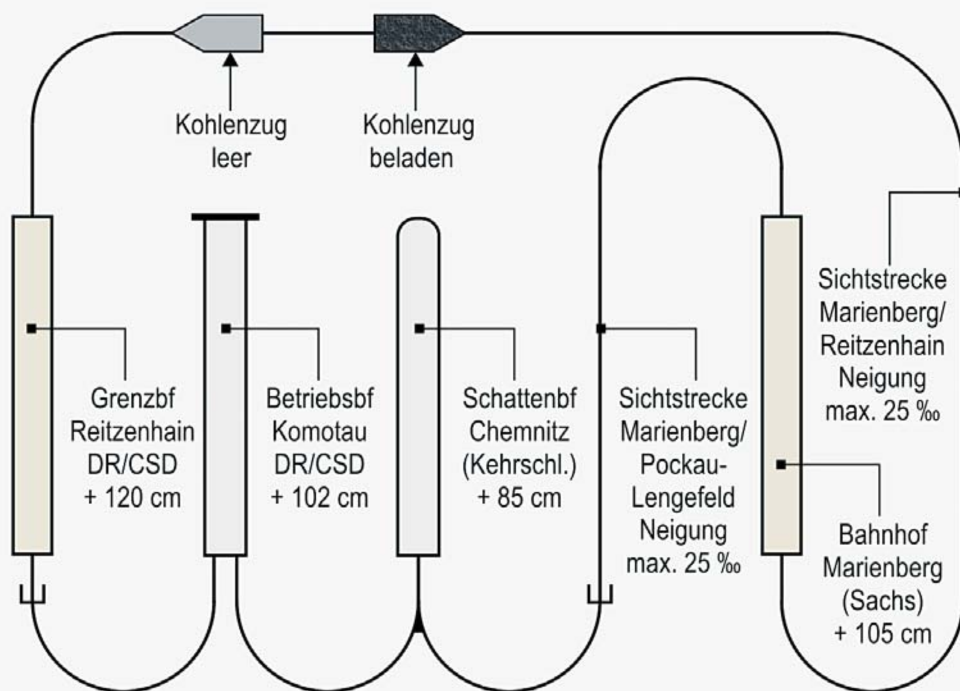
Karl Schädlich und weitere 21 Peterskirchener Bürger, H0187 Peterskirchen

Ein schwerer Güterzug befährt auf dem Weg von Chemnitz nach Komotau das gestaltete Streckenstück in Richtung Marienberg (Sachs).

Modellbahner und -bahnerinnen, die eine betriebsintensive Anlage mit bunt gemischtem Fahrzeugpark planen, für die kann ein Grenzbahnhof erste Wahl sein. Das einzige Argument, das dagegen spricht, sind die beim Vorbild in den meisten Fällen ausgedehnten Gleisanlagen.

Es gibt aber auch Vorbilder, die sich glaubhaft ins Modell umsetzen lassen. Ein Beispiel ist der ehemalige Grenzbahnhof Reitzenhain im Erzgebirge, der für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Sachsen und Böhmen auch als Lokwechselbahnhof von Bedeutung war. Die Tschechoslowakische Staatsbahn verfügte dort über Nutzungsrechte. Der Bahnhof Reitzenhain lag an der Strecke Chemnitz – Pockau-Lengefeld – Marienberg – Komotau (Chomutov).

Nach Stilllegung und Abbau des tschechischen Streckenteils diente Reitzenhain der Deutschen Reichsbahn noch bis 1992 als Endstation der Strecke von Flöha. Unberücksichtigt soll bei unserer Anlagenplanung auch bleiben, dass Reitzenhain nach dem Zweiten Weltkrieg als Grenzbahnhof keine Rolle mehr spielte, denn wir wollen den einst re-



ZEICHNUNG: MANFRED PETER

Die beiden Kohlenzüge verkehren in vorbildlich korrekten Richtungen und im Betriebsbahnhof Komotau erfolgt jeweils der Lokwechsel.



Erzgebirge hier, Böhmen dort: Der Grenzbahnhof Reitzenhain bietet sich als Anlagenvorschlag für alle an, die sich einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb und dazu noch Fahrzeugvielfalt wünschen.

Appetit-Macher

Teil III

gen Güter- und Reiseverkehr in den Epochen III und IV aufleben lassen. So beispielsweise die Kohlenzüge, die früher zwischen Böhmen und Chemnitz verkehrten. Und nicht nur Kohle, sondern auch andere Güter wollen wir über die Grenze transportieren. Außerdem sollen durchgehende Fernzüge fahren und Regionalzüge im Grenzbahnhof enden. Abgesehen von letzteren ist bei allen anderen Zügen ein Lokwechsel erforderlich.

Reger Verkehr über die Grenze

Besonderes Augenmerk verdienen die Kohlenzüge. Zum Einsatz kommen eine beladene und eine leere Garnitur. Um diese richtungsbezogen vorbildlich verkehren zu lassen, kommt der Betriebsbahnhof Komotau ins Spiel. Der beladene Zug fährt von Komotau kommend in Reitzenhain ein. Nach erfolgtem Lokwechsel befährt der Zug die lange Sichtstrecke nach Marienberg. Dort muss er möglicherweise eine Zugkreuzung abwarten. Anschließend geht die Fahrt weiter, und nach dem Tunnel kommt er wieder ans Tageslicht und befährt die ebenfalls lange Sichtstrecke Richtung Pockau-Lengefeld beziehungsweise zum Schattenbahnhof Chemnitz.

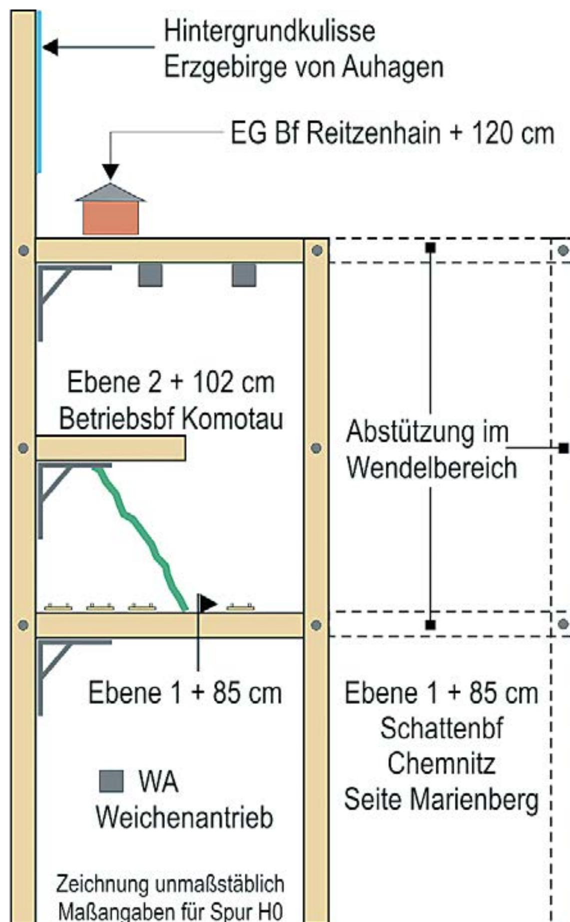
Entsprechend dem Modellfahrplan setzt der Kohlenzug später die Fahrt fort und, bevor er wieder auf die Sichtstrecke Richtung Marienberg kommt, befährt er den Abzweig nach Komotau.

Der unbeladene Zug bewegt sich natürlich in der umgekehrten Richtung. Beide



FOTOS (2): INGRID PETER

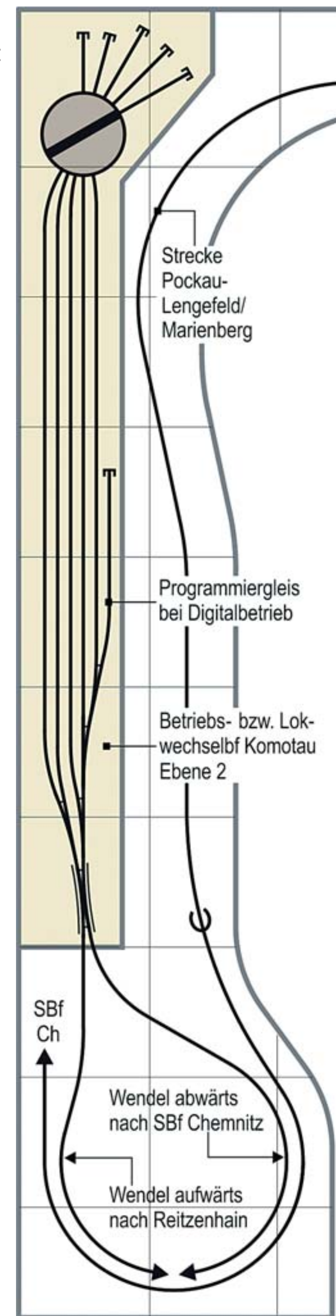
Im Betriebsbahnhof Komotau wartet ein beladener Kohlenzug auf die Abfahrt nach Reitzenhain, während die Ludmilla aus Chemnitz kommt.



Vereinfachte Schnittdarstellung des Unterbaues der Anlagenseite Reitzenhain: Die Metallwinkel an den Wandstützen sorgen für die erforderliche sichere Auflage der waagerechten Platten.

Kohlenzüge können sich auch in Reitzenhain oder Marienberg begegnen. Sowohl für den Betreiber als auch für Modellbahnkollegen und -kolleginnen bei Besuchen ist der Kohlentransport sicher ein ansprechendes Erlebnis.

Je nach gewählter Epoche kommen unterschiedliche Fahrzeuge zum Einsatz. Auf Reichsbahn-Seite könnte dabei der Dienst von Dampflokomotiven, unter Umständen mit Vorspann oder Nachschub, dominieren.



Der Betriebsbahnhof Komotau, farblich hinterlegt, ermöglicht dank Drehscheibe statt Weichen größere Gleisnutzlängen und zusätzliche Lokstellplätze.

Das Konzept dieses Anlagenvorschlags bezeichnet man als „Multi-Deck", da hier mehrere Ebenen eine Rolle spielen. Die Höhenangaben sind selbstverständlich nicht verbindlich, sondern können den persönlichen Bedürfnissen angepasst werden. Zu beachten ist aber, dass die verschiedenen Ebenen in einem definierten Verhältnis zueinander stehen, abhängig von den Neigungsverhältnissen und den Zugriffsmöglichkeiten im Bedarfsfall.

Multi-Deck-Konzept mit drei Ebenen

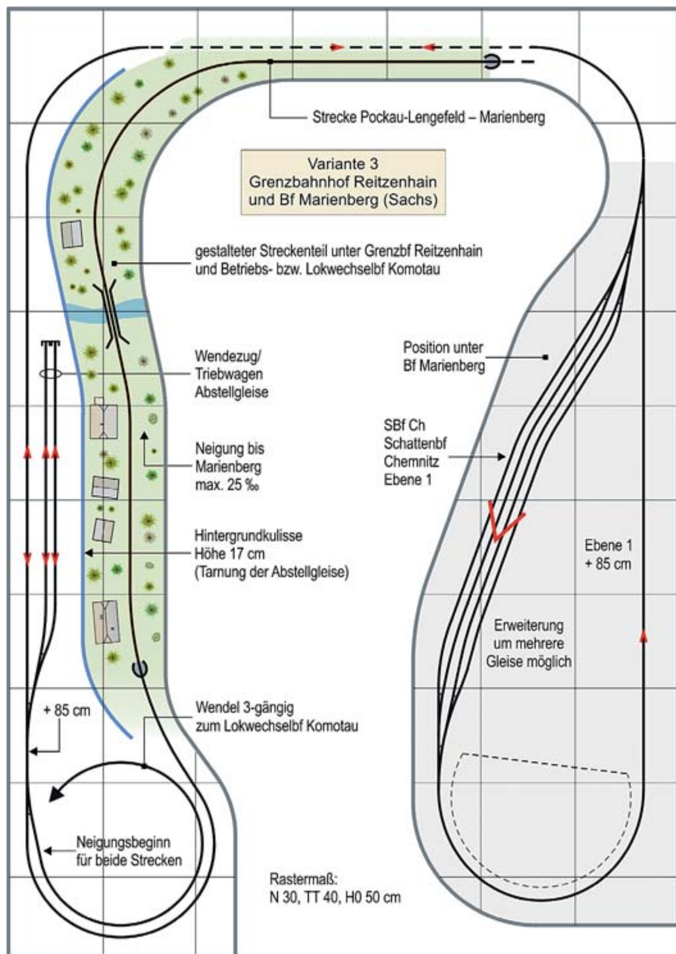
Beginnen wir sozusagen im Keller, also auf der Ebene 1. Hier befindet sich der Schattenbahnhof Chemnitz. Eingezeichnet sind bei dem hier vorgestellten Anlagenvorschlag zwar nur vier Durchgangsgleise, doch deren Anzahl kann durchaus um weitere Gleise ergänzt werden, ebenso um Kopfgleise für Wendezüge beziehungsweise Triebwagen.

Dieser Zugspeicher ist als Kehrschleife ausgebildet. Im



FOTOS (2): INGRID PETER

Eine Auswahl tschechischer Lokomotiven in H0: (V.lks.) T 435.0140 (CS-Trains), T 679.1006, T 478.3082 (beide Roco), 781.430-4 (Gützold).



Am Anlagenschenkel Reitzenhain befindet sich unterhalb Komotaus ein gestalteter Abschnitt der Strecke Pockau-Lengefeld – Marienberg.

Analogbetrieb lässt sich das Gleis durch eine Relaisumschaltung relativ einfach einer Aus- oder Einfahrt zuordnen.

Nach dem Passieren der Weiche, deren Abzweig zum Betriebsbahnhof Komotau führt, beginnt die Strecke mit maximal 25 Promill Richtung Marienberg zu steigen. Größere Steigungen hätten den Nachteil des vermehrten Abriebs der Haftreifen und somit erhöhter Verunreinigung der Gleise. Was wiederum zu Kontaktproblemen führen würde.

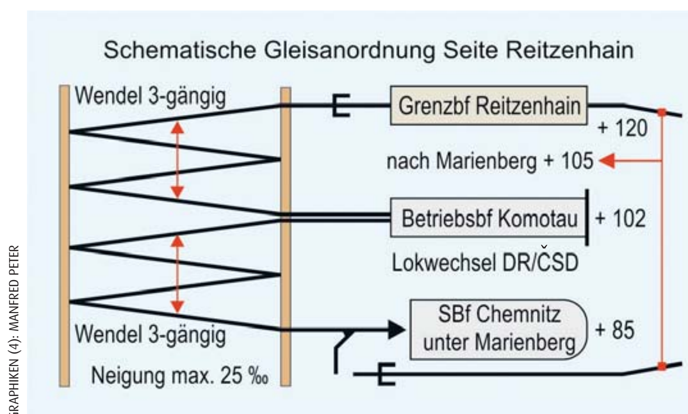
Auf diesem sichtbaren Streckenteil ist auch ein langer Zug zur Gänze zu beobachten.

Nach dem Tunnel mündet die Strecke in den Bahnhof Marienberg. Dieser ist, was die Vorbildumsetzung betrifft, im vorliegenden Fall gespiegelt dargestellt. Der Grund: Die Strecke nach Reitzenhain würde sonst unmittelbar hinter dem Empfangsgebäude verlaufen.

Bahnhofsgleisplan vorbildorientiert

Der hier vorgeschlagene Gleisplan des Bahnhofs Marienberg entspricht in etwa dem Vorbild in den Epochen III und IV. Vorbildorientiert vorhanden ist auch der Anschluss zum städtischen Gaswerk und zur Schrotthandlung.

An die Marienberger Bahnhofsausfahrt schließt sich ein ans Vorbild angelehnter 180-Grad-Bogen an, dessen Radius natürlich modellbahngemäß komprimiert ist. Betrachtet man die Vorbildstreckenführung im Raum Marienberg, so stellt man fest, dass sie

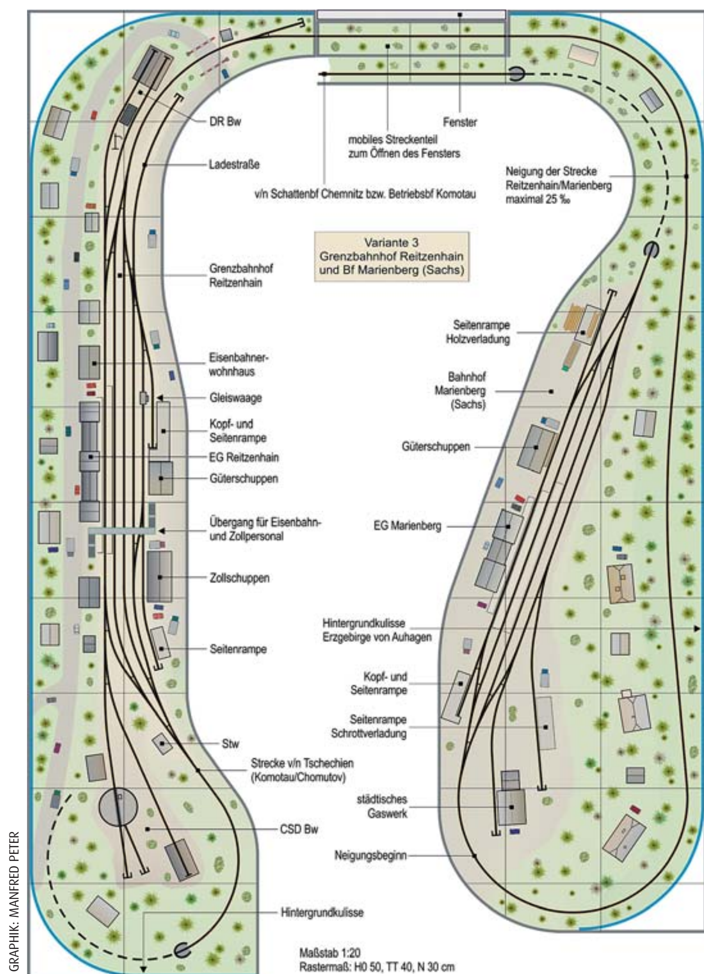


GRAPHIKEN (4): MANFRED PETER

Die schematische Darstellung zeigt die Höhenunterschiede der einzelnen Ebenen sowie deren Streckenanbindung untereinander.



Ausfahrt Reitzenhain Richtung ČSSR: Die T 435 muss ihre Rangiertätigkeit wegen der Ausfahrt des Schnellzuges nach Komotau unterbrechen.



GRAPHIK: MANFRED PETER

Gesamtansicht mit den Bahnhöfen Reitzenhain und Marienberg: Der Gleisplan Reitzenhains ist für Modellbahnverhältnisse konzipiert.

eine dem Entenschnabel nicht unähnliche Form hat.

Der Geländeteil in der 180-Grad-Kurve kann bei Bedarf als herausnehmbares Segment ausgeführt werden. Zu diesem Zweck sind an den beiden eben genannten Anschlussgleisen entsprechende Trennungen vorzusehen.

Die Strecke steigt nach der Ausfahrt aus Marienberg vorbildorientiert an. Aber auch hier sind aus den erwähnten Gründen 25 Promill das Maximum.

Als gewissenhafter und praxisbezogener Planer denkt man auch an räumliche Gegebenheiten in potentiellen Modellbahnzimmern. Und dazu gehören nun einmal zu öffnende Türen und fast ausnahmslos auch zu öffnende Fenster. In der Annahme, dass sich der entsprechende Anlagenteil im Lichtraumprofil eines Fensters befinden könnte, ist er deshalb als mobiles Segment (siehe nebenstehende Graphik) konzipiert.

Anschließend mündet die Strecke in den Grenzbahnhof Reitzenhain. Dessen Gleisanzahl wurde, ohne wesentliche Einbußen hinnehmen zu müssen, um wenige Gleise verringert.

Die Anbindung der Lok-Abstellgleise von Deutscher Reichsbahn und Tschechoslowakischer Staatsbahn erfolgt vorbildgemäß aus Gleis 1. Desweiteren sind die Ladestraße, diverse Verladerampen, der Zollschuppen sowie der Übergang für Eisenbahn- und Zollpersonal vorbildgerecht im Anlagenplan berücksichtigt.

Richtung Tschechoslowakei, hier Betriebsbahnhof Komotau, beginnt die Gefällestrecke nach der letzten Weiche und verschwindet nach dem Einschnitt im Tunnel.

Der Betriebsbahnhof Komotau ist bei diesem Anlagenvorschlag als reiner Lokwechsel- und damit Kopfbahnhof vorgesehen. Soll er als Durchgangsbahnhof ausgeführt werden, ist im Bereich der Dreh-

Auch möglich: Durchgangsbahnhof

scheibe (siehe Graphik auf Seite 54) eine Schleife einzufügen und die so gewonnene Durchgangsstrecke nach unten zu führen. Mit einer weiteren Schleife erfolgt dann die Einbindung der Streckenführung in das hier textlich und zeichnerisch vorgestellte Anlagenkonzept und wird somit der Ist-Zustand nach Einfügung der Durchgangsbahnhofsvariante wiederhergestellt.

So oder so, das Betriebskonzept verspricht jedenfalls Abwechslungsreichtum. Und mit den inzwischen zahlreich verfügbaren Lokmodellen nach tschechischen Vorbildern gewinnt dieses Anlagenthema noch zusätzlich an Reiz.

☐ *Manfred Peter/hc*



FOTO: INGRID PETER

Eine gewisse Affinität des Autors zu diesem köstlichen Gebräu bewirkt, dass beiderseits auch Bier im Güterzugverband transportiert wird.

Steigungen überwinden

Segmente für Auffahrten und Gleiswendel entstehen im Eigenbau.

Das Übertragen von Ringsegmenten auf Platten zum Aussägen ist schwierig, da der Mittelpunkt meist außerhalb liegt und damit das Aufzeichnen der Radien schlecht möglich ist. Leichter ist es, eckige Segmente zu erstellen. Mit Kreisfunktionen aus der Formelsammlung lassen sich die Eckpunkte leicht berechnen. Noch einfacher ist es, ein CAD-Programm dafür zu nutzen (auch als Freeware erhältlich). Die benötigten Punkte lassen sich mit einem Schreinerwinkel und Maßband auf die Platte übertragen. Dann sind nur noch die Eckpunkte zu verbinden und fertig ist das Segment zum Aussägen. Das Verfahren ist für alle Spurweiten und Bogenradien geeignet. Die Segmentwinkel und die Trassenbreite lassen sich beliebig anpassen. Nach dem Aufbau verschwinden die Ecken ja ohnehin im Unterbau bzw. im nicht sichtbaren Bereich der Anlage. *Uwe Eberspächer*

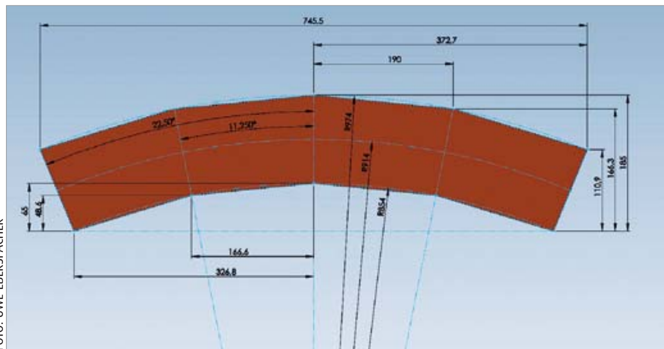


FOTO: UWE EBERSPÄCHER

Ansicht eines Segments im CAD-Programm.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

AUS DER IDEENKISTE

Weiße Lampen für Traxx-Loks

Die gelben Lampen meiner Märklin-Traxx-Lokomotiven stören mich schon länger sehr. Nun habe ich die LED gegen weiße Leuchten ausgetauscht, was gar nicht so schwierig war. Das Kunststoffteil mit Pufferbohle lässt sich einfach vom Fahrgestell abheben. Mit dem Lötkolben wird die erste Diode entfernt, während die beiden anderen zunächst noch am Platz bleiben. Die Einbaulage lässt sich herausfinden, wenn man bei eingeschalteter Beleuchtung die betreffende Diode an ihren zukünftigen Platz hält. Um den Blaustich der kaltweißen Dioden zu korrigieren empfielt sich eine Bemalung mit einem Korrekturlack von Conrad. *Michael Ernstberger*

Verbesserungen in Spur I

KM1-Ludmilla wird ergänzt.

Leider werden Anhänger der großen Spuren recht stiefmütterlich mit Modellen der Deutschen Reichsbahn der DDR behandelt. Märklin bedient leider nur DRG- und DB-Freunde, nur die Firma Kiss hatte mal eine E44 im Angebot, KM1 einmal eine 01. Umso erfreuter war ich, als KM1 eine Ludmilla (Baureihe 132) anbot. Aber trotz eines doch stolzen Preises hat die Lok äußerliche Fehler, die der Hersteller sicher mit geringem Aufwand hätte vermeiden können. Also muss der Modelleisenbahner zur Selbsthilfe greifen. Die vorderen Umläufe und der gesamte Rahmen der Originallok sind mit Aluminiumleisten mit einer Gummieinfassung versehen. Das ist doch sehr auffällig und das Fehlen fällt beim Modell doch sehr unangenehm auf. Zum Glück gibt es Kleinserienhersteller, die Modellbahnbeschriftung anbieten. Für relativ wenig Geld lassen sich diese Zierstreifen bestellen und geben der Lok doch ein wesentlich besseres Aussehen. Warum die Lokschilder an der Front deutlich zu groß ausfallen, wird wohl das Geheimnis der Firma KM1 aus dem schwäbischen Lauingen bleiben. Dafür wurden auch gleich Schilder in der passenden Größe bestellt. Da diese aber die alten Schilder nicht verdecken können, muss erst eine Farbbehandlung erfolgen. Interessenten an der Beschriftung sollten bei Andreas-Nothaft-Hobbybedarf, www.andreas-nothaft.de, anfragen. *Axel Mehnert*



FOTO: AXEL MEHNERT

Nach der Verbesserung ist der Gesamteindruck der Ludmilla perfekt.

Eine Landschaft nimmt Konturen an. Wolfgang Langmesser zeigt, wie man vergleichsweise einfach und preisgünstig authentische Felsstrukturen kreiert.

FELS-MODELLIERUNG

Mühsam kämpft sich der Postbus die schmale Serpentinenstraße hinauf, die ebenso mühsam von Arbeitern aus dem Fels gesprengt wurde, oder?



Für die gute Verzahnung zwischen Gips und Styrodur werden mit einem Schraubendreher Löcher gestochen.



Die erste dünnflüssige Gipsschicht sorgt für den Halt. Sie muss auch in die Schraubendreher-Löcher fließen.



Es folgt eine zweite, zähere Schicht. Der frisch aufgetragene Gips wird mit dem Spachtelmesser in Form gebracht.


4

Ein fester Pinsel fegt die losen Reste ab, sie werden später als Geröll gebraucht. Anschließend wird Tiefgrund aufgetragen.


5

Nachdem der Tiefgrund getrocknet ist, wird die erste Farbschicht satt aufgestrichen.


6

Mit einem weichen Pinsel wird die sehr dünnflüssige Lasurfarbe aufgetragen.


7

Die Blumenspritze, gefüllt mit entspanntem Wasser, spült die Lasurfarbe zum größten Teil wieder ab.


8

Eisenoxyd-Sprenkel beim Vorbild werden mit dünner brauner Farbe dargestellt, die mit einem Pinsel an einigen Stellen aufgebracht …


9

… und mit einem feuchten Schwämmchen zum Großteil wieder abgetupft wird.


10

Mit wenig Grün gebrochenes Weiß wird mit einem Flachpinsel, der zuvor gut ausgestrichen wurde, über die Kanten und Vorsprünge graniert. Man erkennt erst jetzt die wirkliche Struktur der Felsen!


11

Dünnflüssiger Mattkleber wird in Spalten und auf Vorsprünge verteilt.

Nachdem im letzten Teil der Rohbau aus Styrodur beschrieben wurde (siehe MEB 2/2013), kommen wir jetzt zur Gestaltung der Felsen, welche diese Anlage dominieren. Man kann Felsen auf vielfältige Weise erstellen. Neben der Verwendung von Gießformen, zum Beispiel von Woodland/Noch, Rinde von Korkeichenbäumen, Holzkohle und dem direkten Schnitzen der Strukturen aus dem Hartschaum hat sich für mich die Formung der Gesteinsstruktur aus Gips als die realistischste Version herausgestellt. Mit ein wenig Übung ist ein überzeugendes Gesamtbild einer Felslandschaft sehr einfach zu erreichen. In meinen Seminaren sind die Teilnehmer immer wieder überrascht, wie unkompliziert es tatsächlich ist.

Mit das Wichtigste bei der Gestaltung ist das richtige Werkzeug, etwa ein nicht zu breites Spachtelmesser aus dem Baumarkt, das immer in der gleichen Richtung von oben nach unten in einem gleichmäßigen Winkel geführt werden muss. Wenn man den noch weichen Gips mit solch einem Messer direkt nach dem Auftragen bearbeitet, ist kein Kraftaufwand nötig und Schadstellen können sofort ausgebessert werden.

Geeignetes Werkzeug und richtige Bewegungen

Damit der Gips auf dem Styrodur ordentlich haftet, muss für eine gute Verzahnung gesorgt werden. Mit einem Schraubendreher werden nicht zu kleine Löcher in den Untergrund gestoßen und danach die ganze Fläche mit entspanntem Wasser ordentlich genässt. Die erste Gipsschicht wird dann sehr dünn angerührt und auf den zu gestaltenden Bereich verteilt. Dabei muss man darauf achten, dass genügend flüssiger Gips in die Löcher gedrückt wird.

Ein paar Beispiele für Farbvarianten beim Gipsanmischen:

- Grau für Granodiorit, Granit, Kalkstein
- Braun für Sandstein
- Braunrot für roten Sandstein
- Blauviolett für Schiefer
- Braungelb für gelben Sandstein
- Blaugrau für Basalt


Geröll, das bei der Felsgestaltung abgepinselt wurde, wird nun eingestreut ...


... und grüner Turf ergibt den ersten Farbtupfer in der 1:87-Natur.


Die Schotterstraße entsteht mit feinem Kleinschlag.


Nicht vergessen: Am Rand der Straße hat sich Erde angesammelt, die später noch begrünt werden muss.


Nochmals gründlich verleimen mit sehr stark verdünntem Mattkleber, der mit Netzmittel extrem fließfähig gemacht wurde.


Mit einem harten Pinsel wird geprüft, ob alles ordentlich verklebt ist.


Nun sind die Zwischenräume und der Straßenrand an der Reihe. Erneut kommt der Flexkleber zum Einsatz.


Zunächst wird wieder das Geröll aufgestreut. Es fällt automatisch an die richtigen Stellen!

So wird die Masse regelrecht mit dem Untergrund verdübelt und platzt später nicht ab. Wenn diese erste Schicht leicht angetrocknet ist, kann der kreative Teil beginnen. Handelsüblicher Gips aus dem Baumarkt wird mit etwas Abtönfarbe und entsprechender Menge Wasser angemischt und auf die erste Schicht, die unbedingt noch feucht sein muss, aufgetragen. Sofort wird dieser Teilbereich mit dem Spachtelmesser in Form gebracht. Die Gipsbröckchen, die beim Schnitzen anfallen, werden später als Geröll benötigt. Also nicht wegwerfen!

Geröll entsteht als Abfallprodukt

Nachdem so, nach und nach, der Fels entstanden ist, muss er ordentlich durchtrocknen. Je nach Stärke der Gipsschicht kann dieses bis zu vier Tagen dauern. Danach werden die Felspartien von losen Gipsresten befreit und ein Tiefgrund wird satt aufgetragen. Ich verwende einen wasserlöslichen Tiefgrund aus dem Baumarkt, den ich 1:1 mit Wasser mische.

Wieder muss der gesamte Bereich gut durchtrocknen, bevor die erste Farbschicht, im vorliegenden Fall ein helles Grau, dünnflüssig, ziemlich gleichmäßig aufgestrichen werden kann. Einen Tag später kann dann zur Lasurfarbe gegriffen werden. Diese wird mit sehr viel Wasser, etwas Netzmittelkonzentrat (etwa von „minitec“) und der entsprechenden Abtönfarbe gemischt und satt aufgetragen. Damit die Lasurfarbe nur in den Spalten und Vertiefungen verbleibt und somit die Struktur der Felsen betont, muss sie sofort nach dem Auftragen wieder zum größten Teil


Wo kein Geröll den Kleber abdeckt, wird mit Hilfe von Turf, Flocken und...

Das fertige Ergebnis kann sich sehen lassen. Eine alpine Kulturlandschaft gibt die Anlage aus den Händen Wolfgang Langmessers gut wieder.

entfernt werden. Dies kann mit einem nassen Schwämmchen geschehen oder wie im gezeigten Beispiel mit einer Blumenspritze. Bei dieser Methode ist das Ergebnis viel filigraner als bei der Schwammtechnik. Entspanntes Wasser wird auf die frische Lasurfarbe gesprüht und spült die hervorstehenden Flächen der Felsen regelrecht ab. Je nach Intensität der Sprühaktion wird der Fels heller oder dunkler. Jetzt können noch Farbschattierungen aufgebracht werden: Braun für Eisenoxyd (Rost), Gelb für Schwefel, Grün für Kupfer. Ganz zum Schluss der Kolorierung werden noch mit einem fast farbleeren Pinsel die Kanten betont. Ich nehme dafür ein Weiß, dass mit einem Tropfen Grün gebrochen worden ist.

Loses Geröll und Bewuchs werden als nächstes in die Spalten und Vorsprünge eingestreut. Flexibler Mattkleber (etwa von Langmesser-Modellwelt) wird mit zwei bis drei Teilen Wasser verdünnt und satt auf die zu behandelnden Stellen gestrichen. Das beim Schnitzen gesammelte Geröll wird dann eingestreut und danach Turf in der gewünschten Farbe darüber.

Nun wird die Schotterstraße mit mattem Flexkleber eingestrichen und mit feinem Schotter (zum Beispiel Phonolith-Kleinschlag von „minitec") gleichmäßig eingestreut. Der Randbereich bekommt noch zusätzlich einen Auftrag mit feiner Parabraunerde oder sterilisierter Gartenerde. Das Gesamte wird nochmals mit sehr stark verdünntem Flexkleber fixiert.

Zum Schluss werden die Flächen zwischen den einzelnen Felspartien und am Straßenrand begrünt. Nachdem alle losen Geröll- und Grünteile entfernt wurden, wird der Kleber aufgebracht und Geröll unregelmäßig aufgestreut. Turf, größere grüne Flocken (etwa von Noch oder Heki) und eine Schicht Gras aus dem Elektrostaten bilden den natürlichen, niedrigen Bewuchs nach. Wenn der Kleber abgebunden hat, wird mit einem starken Staubsauger und einem Bürstenvorsatz gründlich abgesaugt, damit nicht später beim Betrieb irgendwelche losen Steinchen das Getriebe der Loks blockieren können. □ *W. Langmesser/al*



...kurzen Grasfasern aus dem Elektrostaten die Grundbegrünung erschaffen.



FOTOS: LANGMESSER

Zum Schluss das Wichtigste: Ein starker Staubsauger mit Bürstenvorsatz entfernt alle losen Steinchen und Flocken.


FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

Das Triebwerk und die Speichenradsätze des Roco-Modells sehen sehr gut aus. Auch der Kessel ist sauber und reich detailliert.

Eine Einheits-23 der DRG kam 1954 zur VES-M, wo sie als Versuchs- und Bremslok diente. Roco liefert das H0-Modell im Kleid der frühen 1970er-Jahre.

Versuchskaninchen

Es ist irgendwie ja grundschade, dass die DRG-23 nie in Serie ging. So blieb den deutschen Schienen bis auf zwei Prototypen eine der ästhetisch gelungensten Konstruktionen vorenthalten. Die beiden Prototypen gelangten nach 1945 zur DR, wo 23 001 als Lok bei der VES-M (Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft) in Halle auf sich aufmerksam machte.

1957 erhielt sie zwar den neuen Rekokessel der Baureihe 50, behielt aber ihren alten Oberflächenvorwärmer und so das Gesicht einer Einheitslok. Für den Einsatz als Bremslok wurde noch eine Riggenbach-Gegendruckbremse eingebaut. Der letzte Umbau erfolgte 1970, als die Lok für ihre letzten vier Dienstjahre die Gegendruckbremse einbüßte, dafür aber einen Giesl-Schornstein erhielt und zur 35 2001 umgezeichnet wurde.

Rocos VES-M-Lok fährt butterweich und ist kaum hörbar. Bei 12 Volt fährt das H0-Modell mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Das ist bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 110 km/h geradezu ein optimaler Wert. Bei einer Spannung von 2,6 Volt erreicht die ursprüngliche Personenzuglok, die eigentlich vorgesehen war, die P 8 abzulösen, einen Wert von 4 km/h.



Gemeinsam mit der Domverkleidung macht auch der normalerweise gewöhnungsbedürftige Giesl-Ejektor eine gute Figur.

Nicht nur die Fahreigenschaften sind brillant, auch die Verkleinerung des Vorbilds in den Maßstab 1:87 ist gelungen: Die besondere Mischung aus Einheitslok-Gesicht mit Reko-Touch macht diese Lok so speziell, und Roco hat diese Details sehr gut umgesetzt.

Das Fahrwerk macht einen guten Eindruck, feine Speichenräder tragen zu diesem positiven Erscheinungsbild entscheidend bei. Die korrekte, geschlossene Schürze verleiht sowohl dem Modell als auch dem Vorbild Eleganz.

Lackierung und Bedruckung sind fehlerfrei. Erhabene Lokschilder liegen dem Modell als Zurüstteile dankenswerterweise bei.

Warum auf der 35 zwar ein Lokführer Dienst tut, aber der Heizer fehlt, bleibt Rocos Geheimnis. □ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gut detailliertes Modell; sehr ansprechende Fahreigenschaften*

KONTRA: *Fehlender Heizer; Drehgestellblenden des Tenders plastikhaft*

PREIS: *299 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

Usedomer 56^2 von Liliput in H0



DR-Freunden wird mit der 56 765 des Bw Heringsdorf eine besondere Variante der G 8[1] zuteil, trug sie doch beschriftete Windleitbleche. Das Gehäuse unterscheidet sich stark von der DB-Variante: Andere Domanordnung, schlichtes Führerhausdach, kein heizerseitiger Luftbehälter. Auch die Rauchkammertür ist mit anderer Griffstange, Zentralverschluss und tiefer liegendem Nummernschild stark modifiziert. □ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Interessante Variante; zahlreiche Ansetzteile; makellose, authentische Beschriftung; ausgewogene Fahreigenschaften*

KONTRA: *Auffällige Isolierbuchsen; Stangen könnten plastischer sein*

PREIS: *299,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Ein sauberes Modell: Im Outfit der Epoche IV präsentiert sich Tilligs neueste Variante der Bundesbahn-01.

Eine 001 mit Altbaukessel und geschlossener Schürze: Das war klassischer Bundesbahn-Dampf noch vor 40 Jahren. Tillig bietet solches in TT.

Hofer Erinnerungen

Als eine der letzten Loks ihrer Baureihe wurde das Vorbild der Tillig-Lok, 001 088, am 3. Juni 1973 z-gestellt. Nur vier Loks blieben noch etwas länger in Hof. Die Zeiten, in denen die mächtigen Loks ihre D- und Eilzüge über die berühmte „Schiefe Ebene" zogen, waren da schon vorbei.

Das Tillig-Modell entspricht in der technischen Ausführung den bekannten früheren 01-Versionen. Laufeigenschaften und Detaillierung sind absolut ordentlich. Das Modell läuft sehr leise und mit nicht überhöhter Geschwindigkeit, dank des Knick-Rahmens auch müherlos durch enge Radien. Sehr schön wirkt die reinweiße LED-Beleuchtung. ☐ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Saubere Detaillierung; gute Laufeigenschaften und Zugkraft; gut wirkende Beleuchtung; NEM-Schnittstelle leicht zugänglich im Tender*

KONTRA: *Lok-Tender-Abstand etwas weit*

PREIS: *202,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Neu von Liliput sind H0e-Güterwagenmodelle der Mariazellerbahn. Es gibt auch eine DRG-Version.

Eingedeutscht

Nach dem „Anschluss" Österreichs 1938 und Auflösung der BBÖ wurden deren Fahrzeuge zum 1. Januar 1939 in die Reichsbahn integriert. Die neuen Schmalspurwagen von Liliput sind auch in solchen Varianten erhältlich. Die Modelle zeichnen sich durch einen hohen Detaillierungsgrad selbst am Wagenboden aus. Zahlreiche Teile sind einzeln angesetzt. Erfreulich sind nicht nur farblich abgesetzte Teile, sondern auch die dem Flachwagen beiliegenden Ersatzrungen, Ketten und dünner Kupferdraht zum Verzurren. Das etwas zu geringe vertikale Spiel der Mittelachse aller Wagen kann gelegentlich zu Entgleisungen führen. ☐ *O. Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Schöne Detaillierung, Bedruckung und Lackierung; beiliegende Teile; niedrige Spurkränze*

KONTRA: *Zu geringes vertikales Spiel der Mittelachse*

PREIS: *38,90 Euro/39,50 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒

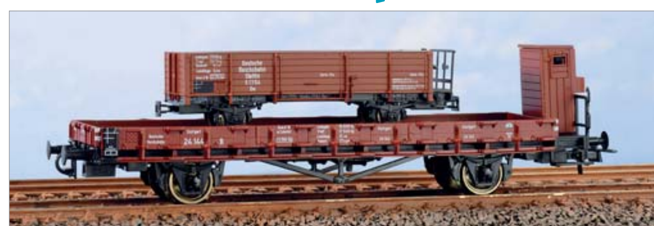


FOTO: RAINER ALBRECHT

Die Wagen der Mariazellerbahn gibt es in DRG- und ÖBB-Versionen.

Ein Maßstab, zwei Nenngrößen: Roco bietet den R Stuttgart der DRG im Set mit einem H0e-Wagen an.

Huckepack



Ein Untersuchungsdatum (von 1940) findet sich nur am H0e-Wagen.

Gang und gäbe war früher der Transport von Schmalspurfahrzeugen auf Rungenwagen. Das bekannte Roco-Modell eines R-Wagens der Verbandsbauart mit Bremserhaus ist nun zusammen mit einem schmalspurigen O-Wagen erhältlich, welcher aufgeladen, aber selbstverständlich auch einzeln eingesetzt werden kann. Er trägt ein Untersuchungsdatum von 1940. Im Huckepack lassen sich statt Kupplungen gut die vorbildnahen Austauschpuffer präsentieren. Ein Manko des Produkts ist eine nicht mögliche Sicherung des umherrollenden Ladeguts. Hier sind die Bastelfähigkeiten des Modellbahners gefragt. ☐ *Olaf Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Interessantes Set; scharfe Bedruckung; gute Detaillierung*

KONTRA: *Bremserhaus etwas schief; Schmalspurwagen kann nicht befestigt werden*

PREIS: *49,90 Euro*

URTEILE: ☒☒☒



FOTO: RAINER ALBRECHT

Von Tillig in H0 erschien ein Zans-Kesselwagen der VTG.

Tillig bringt einen VTG-Kesselwagen zum Transport von Flugzeugkraftstoffen in H0.

Für Kerosin

Auf den ersten Blick erscheint das Modell eines (VTG) Kesselwagens der Bauart Zans in Epoche VI mit Kennzeichnung für Transporte von Flugzeugkraftstoffen gelungen. Erst beim genauen Betrachten fallen die sehr groben Laufgitter, die schiefe Rangiererbühne und die Spritzgussnähte auf. Bei einem preiswerten Modell würde das nicht so sehr ins Gewicht fallen, aber in diesem Fall führt der Preis klar zu einer Abwertung. ☐ *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Lackierung und Bedruckung; Wagenbodendetaillierung*

KONTRA: *Preis; grobe Laufgitter; sichtbare Spritznaht; schiefe Rangiererbühne*

PREIS: *zirka 38 Euro*

URTEILE: ☒☒

AUF EINEN BLICK

PRO: *Aufwendige Modellkonstruktion mit vielen Details; insgesamt gute Wirkung der aufgebrachten Alterung*

KONTRA: *Im Detail wirkt die Verschmutzung nicht vorbildgetreu; Rostspuren am Fahrwerk fehlen*

PREIS: *129,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Manche Güterwagengattungen müssen fast zwangsläufig alt aussehen.

Alles voller Kali

Ab 1980 beschaffte die DR über 450 Spezialwagen zum Transport von Kali bei „Arbel Industrie" im französischen Douai, die vornehmlich für den Export des Düngemittels nötig waren. Bei der Be- und Entladung kam es durch den Staub zwangsläufig zu deutlichen Verschmutzungen.



Im Dreierset bietet Piko den gealterten Uaoos-y 9331 der DR für H0-Bahnen an.

Piko lieferte seine detailreichen H0-Modelle nun in gealterter Version aus. Die verwendete dünne weiße Farbe lagerte sich vor allem an senkrechten Kanten und waagrechten Flächen ab. Die für das Vorbild typischen senkrechten Kalispuren konnten mit der gewählten Alterungsmethode nicht nachgebildet werden. Der Gesamteindruck ist dennoch realistisch. ☐ *A. Bauer-Portner*



In Zusammenarbeit mit L.S. Models bringt Hobbytrain den Bundesbahn-D-Zug.

Klassisch und fein

Den D 177 von Frankfurt am Main nach Hamburg-Altona aus dem Sommerfahrplan 1959 kann man mit den drei Zugpackungen von Hobbytrain in H0 nachbilden. Wer nur sechs Wagen braucht, kann auf die Packung mit dem Speiseraum-Wagen auch verzichten und hat trotzdem einen realistischen D-Zug. Die Modelle glänzen mit einer üppigen Ausstattung, die den Zug zu einem Schmuckstück macht. Ein Blick ins Wageninnere lässt zahlreiche Details erkennen, die manch anderem Großserienmodell fehlen. Allerdings hat der Modell-Genuss auch seinen Preis. ☐ *A. Bauer-Portner*

FOTO: RAINER ALBRECHT


Etwas merkwürdig ist der Anblick der vermeintlichen E-Lok schon, aber auch ein Hingucker für viele Modell-Bahnhöfe.

Nun bekommen auch die N-Bahner den bekannten Sonderling auf DR-Gleisen von Fleischmann.

Schein-Antrieb

Aus der Oberleitung kam die Energie für das Fortkommen der DR-106 nicht. Dafür sorgte wie bei den Schwesterloks ein Dieselmotor von 650 PS. Der Stromabnehmer war auf einigen 106 montiert, um bei Fahrleitungsarbeiten die Lage des Fahrdrahts kontrollieren zu können, es war also ein Lehrstromabnehmer. Fleischmann montierte den bekannten Sommerfeldt-Panto auf sein Modell. Dieses glänzt durch saubere Detaillierung und ein feines Fahrwerk. Die Fahreigenschaften des kleinen D-Kupplers sind sehr gut. Für den Rangiereinsatz in Arbeitszügen leuchtet das Spitzenlicht zwar auf beiden Seiten, aber nicht als A-Spitzenlicht. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Fein detailliertes Modell mit sehr guten Fahreigenschaften; sehr saubere Beschriftung*

KONTRA: *Stromabnehmer etwas plump; beidseitiges Spitzenlicht*

PREIS: *149 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

▸KOMPAKT



Pikos Usedomer Bäderbahn in Spur N

Nachdem bereits die Baureihe 646 der DB Regio AG in Verkehrsrot von Piko im Maßstab 1:160 erschienen ist, war es nur eine Frage der Zeit, bis auch das Modell des DB AG-Tochterunternehmens Usedomer Bäderbahn produziert werden würde. Der zweiteilige Dieseltriebwagen vom Typ GTW 2/6 ist mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Die passende Beleuchtung des Innenraumes ist schaltbar. Zwei Motoren mit jeweils einer Schwungmasse sorgen für ausgezeichnete Fahreigenschaften. Der Antrieb sitzt, im Gegensatz zum Vorbild, in den beiden Fahrgasträumen und nicht im eigentlichen Antriebsteil. Dieses ist bei diesem N-Modell ohne Funktion. Das analoge Modell besitzt eine Schnittstelle für einen PluX12-Decoder, der eine Umrüstung für den Digitaleinsatz sehr erleichtert. Für die Stirnbeleuchtung, die mit der Fahrtrichtung wechselt, sorgen LED. Nicht zuletzt die sehr ordentliche Lackierung und Bedruckung runden das gelungene Piko-Modell mit der Artikelnummer 40224 ab.
☐ *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; akkurate Detaillierung, Farbgebung und Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *215 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒


Drei Wagensets mit drei beziehungsweise zwei Wagen ergeben den achtteiligen Epoche-III-Schnellzug.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Perfekte Detaillierung; authentische und vollständige Beschriftung*

KONTRA: *Trittstufen (außer AR)*

PREIS: *467,70 Euro (UVP für drei Sets)*

URTEILE: ☒☒☒☒◩

FOTOS (4): RAINER ALBRECHT


Beim Blick in die Fenster ist die feine Inneneinrichtung gut zu sehen.


Mit im Zugverband ist ein 1.-Klasse-Wagen mit Speiseraum (AR4ümg-54).

Die Inneneinrichtung besticht durch schöne Details, zum Beispiel die feinen Gepäckablagen.




Einer arbeitet, zwei schauen zu.

Einen 67er-Opel Rekord C, der bei der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) auf Schienen fuhr, gibt's von Brekina in H0.

Rekord-verdächtig

Pkw auf Schienen waren gerade für kleinere Privatbahnen lange Zeit ein preiswertes Mittel, kleine Inspektions- und Bautrupps auf den eigenen Gleisen zu bewegen. Die Wagen wurden meist in den eigenen Werkstätten für den Schieneneinsatz umgebaut. Die OHE besaß unter anderen einen signalgelben Opel Rekord C, der nicht nur Räder mit Spurkränzen, sondern auch ein drittes Spitzenlicht erhielt.

Das Brekina-Modell im Maßstab 1:87 überzeugt mit einer sehr guten Formwiedergabe, einer makellosen Lackierung und vielen zeittypischen Chromteilen. Das unmotorisierte Modell ist selbstverständlich schienentauglich. Der kleine Pkw macht sich gut in einem kleineren Bw oder bei der Gestaltung von Nebenbahnszenen. Der Dachgepäckträger wartet nur darauf, bestückt zu werden. □ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Formwiedergabe; sehr gute Lackierung und Bedruckung; schöne Chromteile*

KONTRA: *Inneneinrichtung etwas undifferenziert*

PREIS: *15,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Startklar für H0-Einsätze beim DRK Rheinhessen-Nahe ist der Strobel-RTW auf Sprinter-Basis.

Einschließlich neuer Reifen und Felgen macht Rietze den Rettungswagen mit Strobel-Koffer auf MB-Sprinter-Basis als H0-Formneuheit einsatzbereit.

Rotkreuz-Sprinter

Für den Verband Rheinhessen-Nahe des Deutschen Roten Kreuzes ist das Vorbild des nagelneuen Rettungswagenmodells aus Altdorf im Einsatz. Die 1:87-Miniatur besticht durch sauberste Verarbeitung, vorbildgetreue Beschriftung, und Detaillierung sowie maßstäbliche Umsetzung. Für die Strobel-Kofferausführung des Mercedes-Benz-Sprinters hat Rietze sogar neue Reifen und Stahlfelgenimitate entwickelt. Leider müssen die nur als Zurüstteile beiliegenden Außenspiegel noch montiert werden. Schätzt man freilich deutsche Wertarbeit, ist dennoch der Preis akzeptabel. □ *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; Verarbeitung; Bedruckung; Detaillierung; Gummibereifung; Felgen; made in Germany*

KONTRA: *Außenspiegel müssen noch montiert werden*

PREIS: *Zirka 18,00 Euro*

URTEILE:

Der belgische Hersteller Aumo bietet ein feines Zubehör-Sortiment in H0.

Museumsstück

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar


Unbehandelt sieht der Fuhrwagen wie frisch restauriert aus.

Fast komplett aus feinem Holz besteht der Bausatz eines altertümlichen Fuhrwagens von Aumo. Nur für die Achsen liegt Messingdraht der Packung bei. Die lasergeschnittenen Bauteile sind äußerst fein und sauber gefertigt, sehr winzig sind die kleinen Beilagscheiben aus Holz für die vordere Achse ausgefallen. Trotzdem sollte der Zusammenbau jedem Modellbauer gelingen. Wer einen Fuhrwagen im Einsatz darstellen will, sollte einige Alterungsspuren am besten mit verdünnter Holzbeize oder auch mit Acrylfarben anbringen. Weitere Informationen zum interessanten Sortiment sind unter www.aumo.be zu finden. □ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sauber ausgeführte und passgenaue Bauteile; alle notwendigen Materialien einschließlich Schleifpapier beiliegend*

KONTRA: *Handgezeichnete Bauanleitung in Englisch benötigt etwas Einarbeitungszeit*

PREIS: *20 Euro*

URTEILE:

Die Qualität einer Modellbahn steht und fällt mit dem Schotter. An qualitätvollen Angeboten mangelt es nicht, man muss sie nur verwenden.

Koemo schottert

Für das N-Diorama im VGB-Fotostudio tat eine Neubeschotterung Not. Maßstäblich und realistisch sollte der neue Gleisoberbau ausfallen. Im Angebot von Koemo fand sich geeignetes Material. Der Diabas-Naturstein-Schotter wird für die Baugrößen Z bis I in den maßstäblichen Siebungen in jeweils sechs Varianten hergestellt. Neben unbehandelten Steinchen in den Färbungen „hell", „natur" und „dunkel" sind auch drei unterschiedliche Rost-Färbungen zu haben. Die Steine wirken in der Form sehr realistisch. Mit dem passenden Schotterkleber und dem bereits gealterten Schotter war unser Diorama schnell aufgefrischt. □ *A. Bauer-Portner*



Variationen in Grau: Sechserlei H0- und TT-Schotter transportieren die beiden N-Wagen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Große Auswahl; maßstäbliche Körnung; kein Staubkorn; realistische Farbabstufungen; praktisches Zubehör*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *Literpreis zwischen zirka 36 Euro (Spur I) und zirka 41 Euro (Spur Z)*

URTEILE: ☒☒☒☒◩

Ein kleines Lasercut-Aborthäuschen in H0 ist beim Zubehörspezialisten Noch neu im Programm.

Bedürfnisse

Der Zusammenbau ist einfach und geht fix von der Hand. Die gelaserten Bauteile passen perfekt und dank des beigelegten Klebstoffes, der für mehr als ein Dutzend solcher Gebäude reichen würde, kann selbst eine eingetrocknete Ponal-Tube das Wochenendvergnügen nicht verhindern. Der Karton ist sehr schön farblich behandelt und vor allem das gelaserte Karton-Dach muss nicht nachbearbeitet werden. Ein bisschen merkwürdig ist die Konstruktion der Sichtblendenhalterung, die es so im Vorbild sicher nicht gegeben hätte. Dass die Rückseiten der Sichtblendenbretter nicht farblich behandelt und strukturiert sind, ist ein kleiner Makel. □ *Stefan Alkofer*


„Jetzt gehst aber noch mal schnell piseln, bevor der Zug kommt", fordert die Mama.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Passgenau; farblich gut behandelt; einfach zu bauen*

KONTRA: *Sichtblendenkonstruktion, Rückseiten der Verblendung; Preis*

PREIS: *18,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒

Aus dem großen Kran-Sortiment von „LaserSachen" haben wir den kleinsten ausgesucht.

Handbedient

Das Vorbild des Bogenkrans stammt aus Spanien, das sollte aber einen Einsatz des originellen Ladehelfers auf Anlagen zum Beispiel nach deutschem Vorbild nicht behindern.

Der H0-Bausatz besteht aus einem Materialmix: Unterschiedliche gelaserte Kartons, einige Rundholz-Teile, Messing-Achsen und Silberdraht sowie eine feine Kette und das Blei-Gewicht. Alle Bauteile sind unbehandelt und müssen lackiert werden. Am besten gelingt der Grundanstrich mittels Airbrush. Einzelne Bauteile wie der Betonsockel, die feinen Zahnräder oder die Handkurbeln können dann mit dem Pinsel koloriert werden. Der Kran ist auch für die Baugrößen 0 bis II erhältlich. Info: www.lasersachen.de oder hans.hopp@t-online.de □ *abp*


Nicht klein wirkt der Kran im Vergleich zu den müden Arbeitern.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Bausatz mit allen benötigten Bauteilen; sauber gefertigt*

KONTRA: *Bauanleitung nur mit Text sowie Bildern des fertigen Modells*

PREIS: *40 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒

Als einzige Altbau-E-Lok im Tillig-TT-Programm ist die Baureihe E 18 nun in überarbeiteter Form erschienen. Ganz neu ist das Modell für TT-Kenner nicht.

Voralpen-Rennsemmel



Die neuen E 18 von Tillig schmücken die ursprünglichen, mit dem Gehäuse bündigen Lampen.

Vor der Beheimatung aller Bundesbahn-118 in Würzburg liefen die blauen Renner (O-Ton Süd: Rennsemmeln) auch vom Bw Freilassing aus. Entsprechend ist das Tillig-Modell der 118 013 beschriftet. Auf den Voralpenstrecken von München nach Salzburg und Kufstein zogen die eleganten Loks die Schnellzüge. Doch auch auf den meisten anderen bayerischen Hauptstrecken mit Fahrdraht waren die leistungsfähigen und 150 km/h schnellen Altbau-E-Loks zu sehen. Ja, bis nach Frankfurt und Heidelberg kamen sie, und in den Jahren 1966 bis 71 oblag den Freilassinger Loks der Langlauf vor D 689/690 zwischen München und Kassel. Auch oberhalb des Weißwurstäquators gab es also Einsätze.

In der lobenswert ausführlichen Betriebsanleitung weist Tillig darauf hin, woher das Modell stammt. Bereits Jatt hatte die formschöne Lok konstruiert und in einigen Varianten auf den Markt gebracht. Das Modell wurde nun in einigen wichtigen Punkten überarbeitet und auf den aktuellen Stand der Modellbahntechnik gebracht. Unverändert blieb das Gehäuse, das schon zu Jatt-Zeiten überzeugen konnte. Als Schwäche wurde auch die Formtrennkante im Übergang zu den gerundeten Fronten beibehalten. Die neuen Fahrwerksblenden weisen nun sechs statt vier Sandkästen auf. Auf dem Dach wurden



Nein, der Silberling mit ozeanblauem Langträger passt nicht ganz zur 118 aus den späten 60er-Jahren. Zum Fototermin blieb das Untersuchungsdatum „30.10.67“ unberücksichtigt.

Details verfeinert, zum Beispiel die Isolatoren und die Stützen der Stromabnehmer, die nun auch die längs angeordneten Isolatoren aufweisen. Allerdings sitzen die Pantographen nicht auf diesen Stützen, sondern sind direkt ins Dach gesteckt. Der nachgebildete DBS 54 passt aber ohnehin

Innen und außen einige Verbesserungen

nicht gut auf die E 18 (nur zwei Loks liefen kurzzeitig damit), schöner wäre der für die Epoche IV charakteristische, oben eingezogene SBS 39/54. Die rot lackierten Dachleitungen verlaufen nun vollständiger, und auch der Hauptschalter wurde richtig herum montiert.

Wesentliche Änderungen wurden bezüglich der technischen Ausstattung vorgenommen: Beidseitig sind nun Kurzkupplungskinematiken und NEM-Aufnahmen vorhanden, der Fortschritt wurde allerdings mit etwas voluminösen Vorlaufgestellen (ohne Bahnräumer, dafür abgefedert) erkauft. Im massiven, vom Jatt-Modell übernommenen Metallrahmen lagert nun der Tillig-Motor mit einer Schwungmasse.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Vor der Demontage der Lok muss das Dach abgeklippst werden, das ist jedoch einfach machbar. Gehäuse und Platine sind aufgeschraubt, die Schnecke ist gut gefettet.

Die neue Platine mit PluX12-Schnittstelle trägt auch die Beleuchtungs-LED. Diese wirken allerdings nur sehr schwach, so dass von dem in Fahrtrichtung rot/weiß wechselnden Lichtaustritt, der zudem bläulich-weiß daherkommt, nicht viel zu bemerken ist. Das ist kein Fortschritt. Einige Zurüstteile muss der Modellbahner selbst anbringen, das gilt auch für die seitlichen Führerstandshandläufe und -trittstufen. Letztere sollten bei dieser Gelegenheit unbedingt schwarz eingefärbt werden. □

Andreas Bauer-Portner



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Tillig
- **Nenngröße:** TT
- **Bestellnummer:** 02451
- **Antrieb:** Mittelmotor mit Schwungmasse, über Schnecken/Strinradgetriebe auf vier Treibachsen, zwei Haftreifen
- v_{max}: 163 km/h bei 12 V
- v_{min}: 12 km/h bei 1,2 V
- **Auslauf:** 12 cm bei 12 V
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 167 Gramm
- **Schnittstelle:** PluX12
- **Preis:** 158,90 Euro (UVP)

Bei Lenz weiß man genau, wie das eigene Spur-0-Programm passend und wirtschaftlich sicher auszubauen ist. Und so ist die neue V 60 eine sinnvolle Programmerweiterung.

Dreirad für Erwachsene

Im Lenz-Sortiment für die Spur 0 greift ein Rädchen ins andere. Wer auf eine moderne Traxx-Lok wartet, wird noch viel Geduld aufbringen müssen. Die Anhänger der Bundesbahn in den Epochen III



Der Stangenantrieb ist eine Augenweide und den legendären Dofa-Koks-Ofen hat man bei Lenz auch vorbildgerecht nachgebildet.

und IV hingegen werden bereits jetzt ordentlich bedient. Und genau in dieses Schema passt eine DB-V 60 perfekt.

Als neues Modell haben sich die Gießener die leichte Variante der V 60 ausgesucht: V 60 865 verließ 1960 bei Krauss-Maffei die Werkshallen und wurde später zur 260 865 umgezeichnet, beziehungsweise 360 865. Das Lenz-Modell entspricht der Epoche-III-Variante in klassischem, perfekt lackierten Bundesbahnrot mit den markanten Zierstreifen. Die Maschine gehört zum Bw Nürnberg Hbf, wie die sehr gut lesbaren, gestochen scharf gedruckten Anschriften verraten.

V 60 865 ist perfekt detailliert: Der bekannte Dofa-Ofen unter dem Umlauf ist ebenso nachgebildet wie die markante „De Limon"-Spurkranzschmierung, die sogar beweglich ausgeführt ist, was selbst in diesem Maßstab keine Selbstverständlichkeit ist. Die Rangiererbühnen an den Stirnseiten sind ebenso wie das Lüftergitter sehr schön geätzte Teile und werten das Modell ebenso auf wie die gelungenen Speichenradsätze. Die Kunststoffhandläufe sind fein und elastisch genug, um die Lok nicht zu empfindlich zu machen. Federpuffer sind in dieser Baugröße fast zu erwarten.

Knapp 1200 Gramm bringt das Modell der bei Lokführern liebevoll Dreirad oder Dreibein genannten Lok auf die Waage.



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Lenz
- **Nenngröße:** Spur 0
- **Bestellnummer:** 40140-01
- **v_{max}FS 28:** 63 km/h
- **v_{max}NEM:** 66 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Gewicht:** 1188 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, Rangierlicht und Führerstandsbeleuchtung
- **Kleinster befahrener Radius:** 914,4 mm (R1 von Lenz)
- **Preis:** 499 Euro (UVP)



Reichlich Elektronik verbrigt sich im Inneren. Aber selbst in einer V 60 ist in Spurweite 0 genug Platz vorhanden, sowohl für einen Lautsprecher wie auch für einen dicken Speicherkondensator.

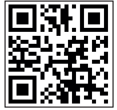
FOTOS: RAINER ALBRECHT

Zahlreiche Teile des Modells wie etwa die Vorbauten sind aus Metall ausgeführt.

Der Führerstand ist eingerichtet, und als kleiner Clou dreht sich der Lokführer beim Wechsel der Fahrtrichtung sogar um. Dies ist nur eine der digitalen Finessen, die Lenz seinem Dreirad spendierte. Neben einem authentischen Sound besitzt die V 60 auch eine digitale Kupplung, die ganz vorzüglich funktioniert. Die Fahreigenschaften sind sehr vorbildnah. In Fahrstufe 28 erreicht die V 60 eine Höchstgeschwindigkeit von 63 km/h. In Fahrstufe 1 kriecht die Rangierlok mit weniger als 1 km/h. Für ein gutes Fahrvehalten sorgt auch die Achslagerung: Alle Achsen sind seitenverschiebbar, eine Achse besitzt jedoch kein Höhenspiel.

Die Lenz-V 60 ist ein großes Vergnügen, für das jedoch die, zwar angemessene, aber nicht unerhebliche, Vergnügungssteuer von 499 Euro fällig ist. □ *S. Alkofer*

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie einen kurzen Film des neuen Lenz-Modells Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



Da wünscht sich das Modellbahnerherz nur noch einen ganz großen Raum für die heimische Spur-0-Anlage und eine prall gefüllte Geldbörse.

Der VT 98 stand schon lange auf dem Wunschzettel der O-Bahner. Nun ist der lange angekündigte Lenz-Schienenbus lieferbar.

Retter der Nebenbahnen



Eingesetzt werden kann der Schienenbus sowohl mit der klassischen, vorbildgerechten Schraubenkupplung als auch mit der digitalen Kupplung.



Vorbild oder Modell? Der Lenz-Schienenbus punktet im Aussehen wie auch bei den Fahreigenschaften.

Am 27. Februar 2000 war ein trauriger Tag. An diesem Tag lief der letzte Schienenbus (mit Ausnahme des Freizeitverkehrs mit dem Schienenbus Ulmer Spatz) der Deutschen Bahn AG als RB 32454 zwischen Horb und Tübingen. Unzählige Fotografen säumten die Strecke und die zweiteilige Garnitur war bis auf den allerletzten Platz besetzt. Wurden die Schienenbusse anfangs gehasst und von Eisenbahnfreunden verschmäht, änderte sich dieses Bild mit dem Ende der beliebten Nahverkehrstriebwagen zügig. Es gibt kaum eine Region in (West-)Deutschland, in der die ab Mitte der 1950er-Jahre eingesetzten Fahrzeuge nicht zu sehen waren. Es wird also allerhöchste Eisenbahn, dass auch die Spur-0-Bahner ihren roten Brummer bekommen. Um es gleich vorneweg zu sagen: Die Wartezeit hat sich gelohnt.

Die ersten VT 98 wurden Mitte März an die Fachhändler ausgeliefert. Zum Start gab es erst einmal den Triebwagen, die Steuer- und Beiwagen waren zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch auf dem Schiff von China nach Deutschland.

Das Modell ist natürlich wie alle Lenz-Fahrzeuge komplett digitalisiert und verfügt über Front-, Schluss- und Innenbeleuchtung. Der Fahrgastraum macht das Modell zum aufwendigsten Fahrzeug, das von Lenz je entwickelt wurde. Denn der gesamte Innenraum ist komplett einsehbar, so dass in dem vergleichsweise kleinen Triebfahrzeug nur wenig Platz zur Verfügung stand. Sämtliche Antriebskomponenten und die Digitalausstattung samt großem Lautsprecher mussten unterflur verbaut werden, so dass der freie Durchblick des roten Brummers aus jedem Blickwinkel erhalten blieb.

Der Spur-0-Bahner kann zwischen zwei verschiedenen Kupplungsmöglichkeiten wählen. Die erste Variante ist die vorbildgerechte Schraubenkupplung mit all ihren Vor- und Nachteilen. Zwar ist der Kuppelvorgang sehr aufwendig, aber auch absolut authentisch. Was leider auch bei diesem Modell fehlt (auch bei den Spur-I-Modellen des VT 98), ist die Möglichkeit, die Bremsschläuche und die Steuerleitung der einzelnen Fahrzeuge vorbildgerecht zu verbinden. Bei einem Spur-0-Fahrzeug wäre dies sicher technisch umzusetzen.

Für den Fahrbetrieb eignet sich die fernsteuerbare Lenz-Digitalkupplung besser, die auch beim Triebwagen eingebaut wurde. Bei Verwendung dieser Kupplung muss allerdings ein wenig vom Rahmen an der Front abgenommen werden. Aufgrund der Kupplung wurde, technisch bedingt, auch die Lüfteranlage am Wagenboden nur als Kulisse mit Seitenansicht nachgebildet.

Der Fahrgastraum ist komplett nachgebildet

Die Uerdinger-Schienenbusse sind auch durch ihre Betriebsgeräusche bekannt und beliebt, so sehr, dass es sogar Geräusch-CDs dafür gibt. Die dem Modell spendierten Originalgeräusche kommen dem Vorbild leider nicht besonders nahe. Phasenweise kann man meinen, einen VT 98 zu erkennen, ähnlich, wie wenn man mit Ohrstöpsel am Bahnsteig stehen würde. Auch die Bahnsteigansage passt so gar nicht zu einem Nebenbahnfahrzeug. Erstaunt war ich über die schaltbare Glocke des Triebwagens, die nur sehr wenige Fahrzeuge erhielten und die an der Fahrzeugfront montiert war. Beim Modell fehlt sie aber. Toll sind hingegen die Fahreigenschaften des Triebwagens. Langsam setzt sich der Retter der Nebenbahnen in Bewegung. Auch der Auslauf ist in Ordnung. Die Zugkraft entspricht mindestens dem Orignal, das auch keinen ganzen Güterzug ziehen kann.

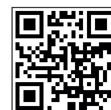
Gut gelungen ist auch die Beleuchtung. Das rote Schlusslicht entsteht beim Bundesbahn-VT zwar durch rote Scheiben, die der Lokführer vor Lampen steckt, dem Modell hat man natürlich ein rotes, eingebautes Schlusslicht spendiert. Bei eingeschalteter Innenbeleuchtung wird die Führerstandsbeleuchtung wie beim Vorbild bei Fahrt ausgeschaltet, damit der Lokführer eine bessere Sicht nach draußen hat.

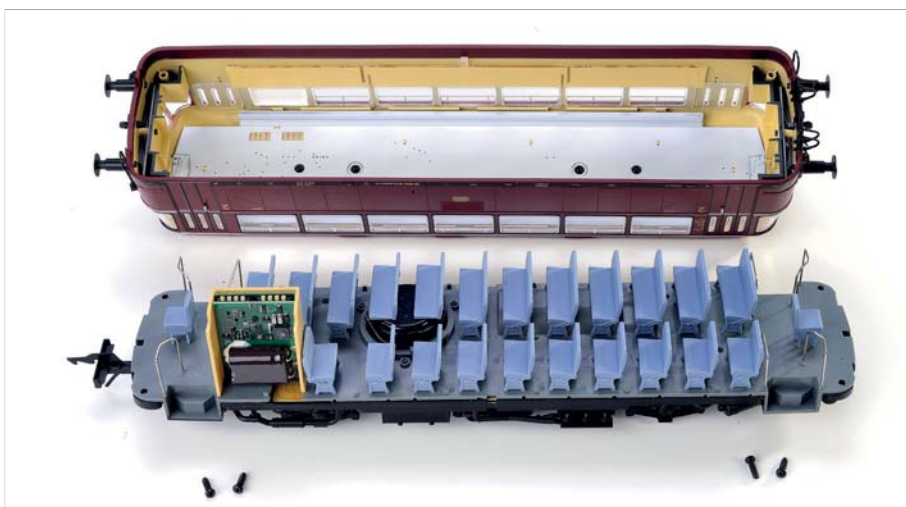
Optisch gibt es, außer einem leichten Kunststoffglanz, nichts auszusetzen. Alle wichtigen Details stimmen und auch der Gesamteindruck überzeugt. □ *K. Fleischer*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Lenz
- **Nenngröße:** 0
- **Bestellnummer:** 40190
- **Antrieb:** Maxon-Motor
- **Digital schaltbare Funktionen:** 16
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 1038 Gramm
- **Länge über Puffer:** 310 mm
- **Preis:** 395 Euro (UVP)

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und beobachten Sie den VT 98. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR32





Die gesamte Technik ist unterflur angebracht, so dass eine detaillierte Inneneinrichtung des VT 98 möglich war.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Berühmte Bahnen, hohe Berge

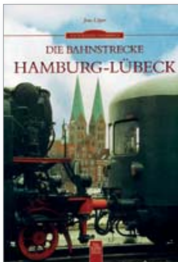
Klaus Eckert: Die großen Bahnen der Alpen. Europmedia-Verlag, Irsee 2012. ISBN 978-3-940262-05-9, 224 Seiten, 471 Farbabbildungen, 4 Übersichts-/Streckenkarten; Preis: 39,00 Euro.

◗ Bei Bergfexen und Eisenbahnbegeisterten haben die großformatigen Bildbände aus Irsee längst Kultstatus erreicht. Wie kaum ein Zweiter versteht es Klaus Eckert, immer wieder aufs Neue die Faszination der Alpenwelt und der sie erschließenden Eisenbahnen in Wort und vor allem Bild der geneigten Leserschaft zu vermitteln. Vom Semmering bis zu den Südalpen, von der Mont-Cenis-Transitbahn bis zur Karawankenbahn spürt der gebürtige Allgäuer den berühmten Alpen-Magistralen nach, lässt Leser und Leserinnen teilhaben am zauberhaften Ruf der Berge und ihrer Gebirgsbahnen. Nicht allein die großformatig wiedergegebenen, sondern auch die kleineren Farbaufnahmen, sowohl als auch zu einem wesentlichen Teil vom Autor selbst stammend, können selbst eingefleischte Flachlandtiroler begeistern. *hc*

Fazit:* *Brillante Farbfotos der Zeitspanne 1987 bis 2012

Vogelfluglinie

Jens Löper: Die Bahnstrecke Hamburg – Lübeck. Sutton-Verlag, Erfurt 2013. ISBN: 978-3-95400-162-0, 128 Seiten, 2 Farb- und 224 Schwarzweißabb.; Preis: 18,95 Euro.



◗ Der jüngste Spross der Buchreihe „Auf Schienen unterwegs" widmet sich dem südlichen Teil der Vogelfluglinie und beschreibt mit vielen Fotos einer Privatsammlung und aus weiteren Quellen ihren Wandel im Laufe der Zeit. Die Bilder sind Alltag, in welchem eine 60 mit LBE-Doppelstockzug, ebenso vorkommt wie die Begegnung einer 234 mit einem dänischen IC3. Weitere Höhepunkte sind beispielsweise eine DR-62 in Lübeck oder Aufnahmen aus der großen Zeit von V 160 und V 200. Der Text spielt in der Bildsammlung eine untergeordnete Rolle, doch erhebt der Band auch nicht den Anspruch, Geschichtsbuch zu sein. Die Gestaltung entspricht anderen Teilen der Buchreihe. *oh*

Fazit:* *Interessante Ergänzung zur Vogelfluglinie

Lok-Begegnung der dritten Art

Nikolai Lücker: Die schwarze Lok. Papierfresserchens MTM-Verlag, Sigmarszell 2012. ISBN 978-3-86196-134-5, 212 Seiten, 4 Illustrationen; Preis: 11,50 Euro.



◗ Lokalkolorit und einfühlsame Millieuschilderungen zeichnen diesen Kinder- und Jugendroman aus, in dem es eher hintergründig um Eisenbahn und Lokschwärze geht. Der zwölfjährige Anton, der mit seinem Freund Marc zum Teil auf recht drastische Weise immer wieder auch mit der Welt der Erwachsenen konfrontiert wird, lässt in der Ich-Form vier Tage am Beginn der Sommerferien buchstäblich hautnah lebendig werden. Wer sich in der Heimat des musisch kreativen Autors und zugleich bei Internet-Communities auskennt, ahnt schnell, warum das Flüsschen Niers hier als Brohne daherkommt. In der Tat driftet das Geschehen, zunächst unmerklich, ins Mystische ab. Und wo ist Slowski? *hc*

Fazit:* *Spannende Lektüre mit Fantasy-Einschlag

AUSSERDEM ERSCHIENEN

Von Bonn über Köln nach Essen

Gaby van Emmerich: Mein 1. Bahnbuch. J.P.Bachem-Verlag, Köln 2012. ISBN 978-3-7616-2642-9, 16 Seiten, 9 Farbabbildungen; Preis: Euro 6,95.

◗ In Kooperation mit DB Regio NRW führt dieses robuste Pappbilderbuch die Kleinen in die bunte Bahnwelt ein.

Fazit:* *Kleinkindgerechte Illustrationen

Modelleisenbahnsammeln leicht gemacht

Joachim Koll: Koll´s Preis-Katalog Märklin 00/H0 2013. Bd 1 und 2. Verlag Joachim Koll, Bad Homburg v.d.H. 2012. ISBN 978-3-936339-51-2 (Bd. 1), ISBN 978-3-936339-52-9 (Bd. 2), 720 und 848 Seiten, über 1600 und über 2300 Abbildungen; Preis: Je Euro 36,70.

◗ Auch die 35. Katalogausgabe liefert einen Überblick über die aktuellen Sammlerpreise für Triebfahrzeuge (Bd. 1) sowie Wagen, Sets und Zubehör (Bd. 2) aus dem Hause Märklin.

Fazit:* *Standardwerk für Märklinisten

Die 218 im Norden

Olaf Hamelau: Die Diesellok BR 218. Unterwegs in Schleswig-Holstein. Sutton Verlag, Erfurt 2012. ISBN: 978-3954000418, 126 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 10,00 Euro.



◗ Von Anfang an war die Baureihe 218 Teil Schleswig-Holsteins. Über viele Jahre bildete sie das Rückgrat im Schienenverkehr zwischen Hamburg, Kiel, Lübeck und Westerland. Hamelau verzichtet in seinem Bildband auf technische Beschreibungen der 218. Er dokumentiert fotografisch die unterschiedlichen Einsätze, nach Strecken geordnet, in den vergangenen Jahren. Der Leser findet zahlreiche attraktive Fotos. Mancher Aufnahme hätte man eine etwas intensivere Bildbearbeitung gewünscht. Das Format des Buches ist zwar handlich, beschränkt aber auch die Bildgröße. *al*

Fazit:* *218-Bildband zu einem attraktiven Preis

Die Spezialisten



Von imposant über einladend bis hin zu zweckmäßig und nützlich stehen zahlreiche große und kleine Gebäude neben und in der Gleisanlage. Kunstbauten wie Brücken, Stützmauern und Tunnel der unterschiedlichsten Architektur bieten ein breites Betätigungsfeld für die Gestaltung einer Modellbahnanlage – egal ob Diorama, Modul- oder Zimmeranlage. In dieser Spezial-Ausgabe stellt die MIBA-Redaktion bahntechnische Gebäude mit ihren Funktionen ebenso vor wie deren Umsetzung aus Bausätzen oder den kompletten Selbstbau von Empfangsgebäuden, Stellwerken, Brücken, Bahndammunterführungen und Tunnelportalen. Eigene Grundlagenbeiträge befassen sich mit der Statik und Bauausführung von Brücken, mit den Bauten im Bahnhof und an der Strecke sowie mit Tunneln.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 180 Abbildungen
Best.-Nr. 12089613 | € 10,–

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,–



MIBA-Spezial 85/10
Felder, Wiesen und Auen
Best.-Nr. 120 88510



MIBA-Spezial 86/10
Eine Bühne für die Bahn
Best.-Nr. 120 88610



MIBA-Spezial 87/11
Straße und Schiene
Best.-Nr. 120 88711



MIBA-Spezial 88/11
Vom Vorbild zum Modell
Best.-Nr. 120 88811



MIBA-Spezial 89/11
Fahren nach Fantasie + Vorbild
Best.-Nr. 120 88911



MIBA-Spezial 90/11
Modellbahn nach US-Vorbild
Best.-Nr. 120 89011



MIBA-Spezial 91/12
Modellbahn-Kleinstanlagen
Best.-Nr. 120 89112



MIBA-Spezial 92/12
Modellbahn-Beleuchtung
Best.-Nr. 120 89212



MIBA-Spezial 93/12
Güter auf die Bahn
Best.-Nr. 120 89312



MIBA-Spezial 94/12
Modellbahn-Entwürfe: Voll im Plan
Best.-Nr. 120 89412



MIBA-Spezial 95/12
Modellbahnen vorbildlich färben
Best.-Nr. 120 89512

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de

E WIE ERZ III D

Richtig effizient wird der Gütertransport auf der Bahn, wenn gleiches Ladegut in großen Mengen ständig von A nach B transportiert werden muss. Bei Erz ist das so.

Spezifisch schwer



FOTO: KLAUS HECKEMANNS

Das war die Emslandstrecke: Ganzzüge mit vierachsigen Sattelwagen, im Bild die Bauart Fads 175. Am besten natürlich mit 44 in Doppelbespannung.

Bestimmte Begriffe begleiten einen fast zwangsläufig durch das Modellbahnerleben. Der „Bubikopf" zum Beispiel oder jenes „Erz III d". Wohl jeder wird schon einmal ein Modell eines Großraum-Selbstentladewagens mit dieser Beschriftung gesehen haben. Mancher weiß auch, was dahinter steckt, aber vielleicht doch nicht jeder. Warum also „III", und warum „d"?

Die Geschichte des Erztransports auf (Bundesbahn-)Gleisen auf diesen beiden Seiten annähernd vollständig zu beschreiben, ist allerdings (spezifisch) schwer möglich, so groß ist die Typenvielfalt bei Vorbild und Modell. Einige der wichtigsten und interessantesten Typen sollen aber vorgestellt werden.

Erz-Spezialwagen laufen seit den 1920er-Jahren

Die römische Zahl der weithin sichtbaren Beschriftung von Güterwagen für den Erztransport gibt die Bordhöhe beziehungsweise das Fassungsvermögen der Wagen an. Die III steht für hohe Bordwände, II für mittlere und I eben für niedrige. Das „d" bezeichnet ganz einfach Drehgestellwagen. Einige der frühen Selbstentladewagen, diese wurden ab den 1920er-Jahren gebaut, besaßen lediglich Lenkachsen. Ein Beispiel hierfür ist die Bauart OOt Saarbrücken (später OOtz 23), die Brawa in exzellente Modelle mit beweglichen Klappen umgesetzt hat.

Spezifisch schwer ist aber insbesondere das Ladegut Erz, das spezifische Gewicht liegt bei bis zu 4 Tonnen pro Kubikmeter. Die Großraumwagen, die auch für den Transport von Kohle und von noch viel leichterem Koks gebraucht wurden, konn-


FOTO: HANNES ORTLIEB


FOTO: FRITZ WILKE, SLG. CARSTENS

Für den Erztransport reichen auch niedrigere Bordwände aus: Der abgebildete OOtz 43 (später Fad 163) war eine Entwicklung aus den 40er-Jahren.



Im Modell gab es den „ERZ II d" zunächst von Klein-Modellbahn (Bild), nun von Roco. Im Hintergrund der noch niedrigere „Erz I d", Bauart Donawitz.

ten mit Erz nur teilweise befüllt werden, in der Regel gerade mal bis zur Oberkante des Sattels. Es lag daher nahe, für den reinen Erzverkehr Selbstentladewagen mit sehr niedrigen Bordwänden zu entwickeln. Dadurch konnten auch die Beladevorgänge vereinfacht werden. Die Bauart Donawitz

Niedrige Bordwände sind eigentlich ausreichend

steht für diese Wagen, mit „Erz I d" beschriftet. Schöne Modelle gab es von Klein-Modellbahn, heute sind sie bei Roco im Sortiment. Gleiches gilt für die „II d"-Wagen der Bauart OOtz 43 (Fad 163). Die Einsätze solcher Wagen mit niedrigeren Wänden sind seit den 70er-Jahren passé.

Bleiben die „Erz III d" als am weitesten verbreitete Variante der Erzwagen, wiederum bei Vorbild und Modell. Wobei gesagt werden muss, dass beileibe nicht alle Bauarten der vierachsigen Drehgestell-Großraumwagen die „Erz"-Beschriftung trugen. Diese war typisch für die 50er-Jahre und verschwand anschließend Stück für Stück. Klassische Beispiele für den „Erz III d" sind der kurze OOtz 41 als Reichsbahnbauart (Fad 155, Modelle von Klein-Modellbahn/Roco) oder der OOtz 50 (Fad 167), der mit über 4000 Wagen im Bestand der DB vertreten war. Modelle gab es zunächst von Märklin und Trix (Bild unten), später von Lima, alle mit Einschränkungen hinsichtlich der Vorbildtreue. Heute ist die Bauart in zeitgemäßen Modellen wiederum von Märklin/Trix (gleich vielfach in den Zugpackungen „Langer Heinrich) und von Roco erhältlich. Alle Angaben zu Modellen gelten dieses Mal nur für H0. □ *A. Bauer-Portner*



Eine der modernsten Bauarten der Erzwagen liefert Fleischmann in H0 und N: Der Falns 183 bildet mit das Rückgrat der Großraum-Selbstentladewagen der DB AG. Die abgebildeten Privatbahn-Varianten sind jedoch leider nicht ganz vorbildgerecht.



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Dreimal „Erz III". Vorne noch ohne „d", denn das Vorbild des Brawa-Modells ist mit Lenkachsen ausgestattet. In der Mitte nochmals ein Wagen von Klein-Modellbahn, der kurze Fad 155 (heute von Roco erhältlich), und hinten ein Modell-Methusalem: Das Trix-Express-Modell des OOtz 50 (Fad 167).

Romantische Reise durch das Pöhlwassertal: Auf der H0e-Anlage der „IG Schmalspurmodule Sachsen" war das möglich.

Perlen an der Elbe

Bereits zum neunten Mal organisierte der MEC „Theodor Kunz" Pirna die „Erlebnis Modellbahn". Im Dresdener Messegelände wurde Großes geboten.

Einst dehnten sich im Dresdener Großen Ostragehege die Auewiesen in einer Elbschleife. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der städtische Vieh- und Schlachthof dort errichtet. Spätestens dann waren wohl Perlen an dieser Elbschleife nicht mehr zu finden. Säue statt Perlen sozusagen.

1999 zog in die schon länger ungenutzten, aber denkmalgeschützten Gebäude schließlich die Messe Dresden ein. Deren attraktive Hallen nutzt wiederum der Modelleisenbahnclub „Theodor Kunz" Pirna e.V. für seine jährliche Ausstellung. Zumindest Perlen des Modelleisenbahn-



Ebenfalls sächsische Schmalspur, jedoch im Maßstab 1:120: Joachim Kittler baute ein Mini-Diorama für seinen Verkaufsstand.



Phantastischer Selbstbau in Spur Z: Wilfried Pflugbeil verkleinerte den Chemnitzer Schlossberg exakt im Maßstab 1:220. Auch die Brücke entstand in der eigenen Werkstatt.



US-Bahnen und Kanadisches in TT zeigte Michael Gruner von „Art & Detail“

baus konnten die Besucher nun in der Elbschleife wieder entdecken.

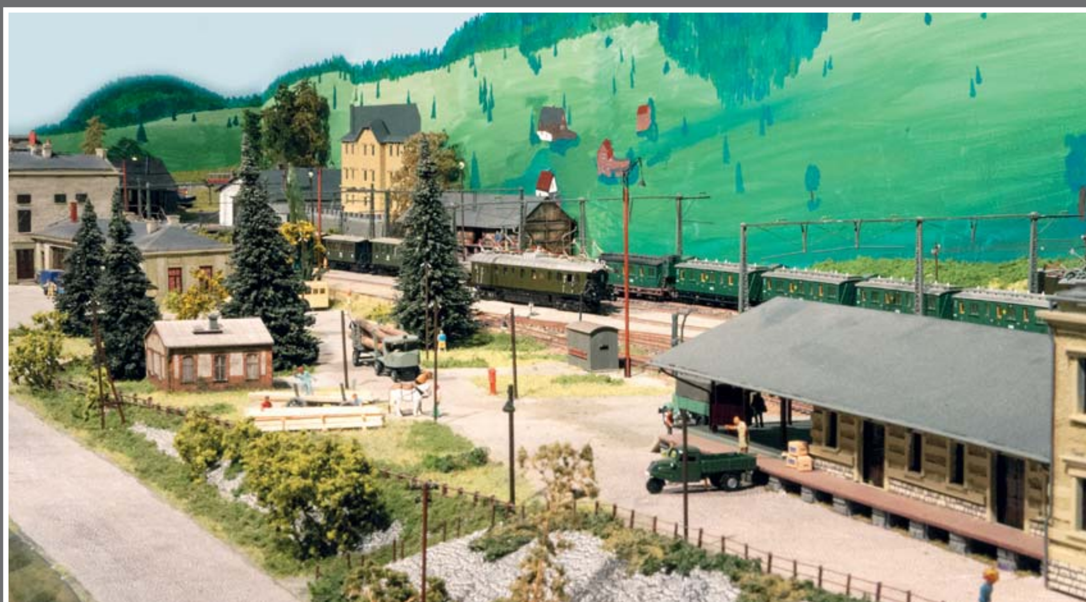
Die Besucher kamen zahlreich an den drei Ausstellungstagen, so zahlreich, dass jeden Tag neue Rekorde aufgestellt wurden. Am Sonntag konnte der 100000. Besucher der „Erlebnis Modellbahn“ insgesamt begrüßt werden. Am Sonntagabend waren 17400 Gäste allein zur neunten Ausgabe dieser bemerkenswerten Veranstaltung gekommen. Die Veranstalter und Aussteller konnten wahrlich zufrieden sein.

Auch die VG Bahn hatte einen kleinen Stand aufgebaut, für mich der Anlass, erstmals in Dresden dabei zu sein. Es hat sich wirklich gelohnt. Die Auswahl der gezeigten Anlagen konnte vollends überzeugen. Dass alle Baugrößen von Z bis 0 abgedeckt waren, meist auch mit den jeweiligen Schmalspur-Ablegern, ist vielleicht weniger bemerkenswert als die durchgehend hohe bis herausragende Qualität des Gezeigten. So machte mein fotografischer Rundgang, der naturgemäß nur einen kleinen Bruchteil der Eindrücke einfangen konnte, richtig Spaß.

Auch wenn ein Großteil der Anlagen deutsche, oft auch sächsische Motive zeigte, konnte man durchaus auch in die Ferne schweifen: Sei es nach Polen und Tschechien auf der „Zackenbahn“ Hirschberg – Polaun (wir werden darüber noch ausführlich berichten), sei es in die Schweiz, entlang der berühmten Gotthardbahn, die im TT-Maßstab in Länge, Höhenunterschied und Detaillierung beeindruckend umgesetzt wurde. Ebenfalls auf 12-mm-Spurweite war ein Ausflug nach Kanada möglich. Die kleine Modulanlage war insofern außergewöhnlich, als für TT nur ein ganz kleines Angebot an US-Fahrzeugmaterial besteht. Einiges davon offerierte der Aussteller auch selbst in kleiner Serie. Überwiegend kleinere Serien boten auch die zahlreichen Hersteller, welche die Ausstellungshallen bereicherten. Mitsamt einigen Händlern und Echtdampf in Halle 4 war Dresden eine runde Sache. □

A. Bauer-Portner

FOTOS: BAUER-PORTNER



Als Polaun noch ein deutsch-tschechischer Grenzbahnhof war: Die „Zackenbahner“ rekonstuieren lang vergangene Zeiten in Spur N.

Paradestrecken, weite Landschaften, beeindruckende Brücken, Durchgangs- und Kopfbahnhöfe, Bahnbetriebswerk: Seit 27 Jahren wächst die H0-Segmentanlage des Clubs der Modelleisenbahnfreunde Erkrath und glänzt mit viel Eigenbau auf hohem Niveau.

An- und Einsichten



Die voll eingerichtete Halle zur Wartung von Diesellokomotiven und Triebwagen ist unter anderen mit zwei Bundesbahn-V200 gut ausgelastet.

Eines muss ich schon bei einem ersten, noch flüchtigen Blick dem Club der Modelleisenbahnfreunde Erkrath lassen: Der aus einigen Streckenmodulen und ansonsten aus Segmenten bestehenden H0-Großanlage sieht man nicht störend an, dass hier mehrere Generationen seit mittlerweile bald drei Jahrzehnten modellbauerisch am Werke waren. Die immerhin aktuell rund 90 Quadratmeter umbauter Fläche beanspruchende Epoche-III-Anlage mit Motiven des Bergischen Landes und des Rheinlands wirkt nicht nur auf mich auch in ihrer Gesamtheit überzeugend.

An diesem ersten Eindruck ändert sich auch bei näherem Hinsehen nicht wirklich etwas. Die vielteilige Anlage, deren einziges Manko das für den Ausstellungsbetrieb freilich wenig zielführende Fehlen einer eigenen Hintergrundkulisse ist, hebt sich wohltu-



Vom Abzweig „Remy" führt die eingleisige, aber elektrifizierte Nebenbahn bis nach Neanderthal, wo auf die Fahrgäste des ET 85 die Schmalspurbahn wartet.

Das Segment mit dem bäuerlichen Anwesen bauten im Jahr 1991 Erkrather Gymnasiasten und sind noch heute treue MEC-Mitglieder.

end von manch anderer transportabler Vereinsanlage ab. Da mögen einzelne Anlagenteile noch so schön gestaltet sein, im direkten Nebeneinander passen die unterschiedlichen Handschriften der Erbauer und Erbauerinnen einfach nicht zusammen. Nicht so beim Club der Modelleisenbahnfreunde Erkrath, der sich gleichwohl auch gerne als MEC Erkrath abkürzt. Ein treffendes Beispiel ist das Segment mit dem stimmungsvoll inszenierten bäuerlichen

„Chef-Landschaftsbauer Bernd Lotz ist der Gerhard Dauscher unseres Clubs!"

Anwesen. Es fügt sich nahtlos ein, obwohl es bereits 1991 entstand und das erste Segment war, das Schüler des Erkrather Gymnasiums gestaltet hatten. Sie alle, inzwischen natürlich längst erwachsen, gehören noch immer dem MEC Erkrath an.

Diese Kontinuität ist jedoch nicht der einzige Grund: „Unser Chef-Landschaftsbauer heißt Bernd Lotz, er ist so etwas wie der Gerhard Dauscher unseres Clubs", erklärt Stefan Bückmann mit







Im Kieswerk Becker herrscht reger Betrieb. Kein Wunder, schließlich gehört nicht zuletzt die H0-Bundesbahn zu den Hauptkunden.

Die neue Zeit kündigt sich an: Mit dem Vorrücken des Fahrdrahts auf der Hauptstrecke zeichnet sich allmählich das Ende der Dampflokomotiv-Ära ab.

unüberhörbarem Stolz in der Stimme. Der MEC-Vorsitzende weiß die Arbeit von Bernd Lotz ganz offensichtlich zu schätzen: „Ihm verdanken wir die tolle, stimmige Landschaftsgestaltung."

Und in der Tat, dass die Gesamtanlage mit all ihren unterschiedlichen Themenschwerpunkten dennoch wie aus einem Guss wirkt, verrät die ordnende Hand des den Überblick behaltenden Landschaftsgestalters: Wo nötig, überarbeitet Bernd Lotz ältere Anlagenteile und sorgt vor allem dafür, dass Gestaltungstechniken und verwendetes Material nicht zu divergierenden und damit den Gesamteindruck störenden Resultaten führen. Das gilt nicht zuletzt auch für die Begrünung. Die Bäume etwa sind zwar überwiegend Fertigmodelle, meist von Heki oder Noch, aber auch deren Verfeinerung, beispielsweise mit zusätzlicher Foliage, erfordert einen guten Blick für Farben und naturnahe Belaubung beziehungsweise Benadelung bei Modell-Fichten, -Tannen und anderen -Koniferen, von den typischen Kronen der unterschiedlichen Baumarten mal ganz abgesehen. Nicht verwunderlich, dass so aus einer bloßen Ansammlung von Bäumchen halt ein überzeugendes Waldstück wird.

Gruiten-Wald: „Fachwerkhäuser im Eigenbau nach Vorbild entstanden!“

Apropos Wald: Gruiten-Wald ist ein wunderhübsches Dörfchen, „dessen schöne Fachwerkhäuser sämtlich im Eigenbau nach Vorbild entstanden“, erläutert mir Stefan Bückmann. Meine be-



Vorbild Gruiten-Dorf: Die schönen Fachwerkhäuser in H0-Gruiten-Wald sind allesamt im Eigenbau nach Studium der Originale im heutigen Haaner Stadtteil entstanden.



Reizvoller Blick auf Drunter und Drüber: Unter anderen Motive aus dem Bergischen Land und aus dem Neandertal sind in diese Modellszene mit der Lokalbahn als Farbtupfer eingeflossen.

AUF EINEN BLICK

- **Club der Modelleisenbahnfreunde Erkrath e.V.**
- **Gründung:** Dezember 1985
- **Mitglieder:** 28, 5 Schüler
- **Vorstand:** Vorsitzender Stefan Bückmann, Schriftführer Sven Mlotek, Kassierer Rolf Quante
- **Vereinsdomizil:** Gymnasium am Neandertal, Heinrichstr. 12, 40699 Erkrath
- **Clubtreffen:** Jeden Mittwoch ab 18 Uhr in Erkrath
- **Kontakt:** Haydnstr. 27, 40822 Mettmann, Tel.: 02104/16125

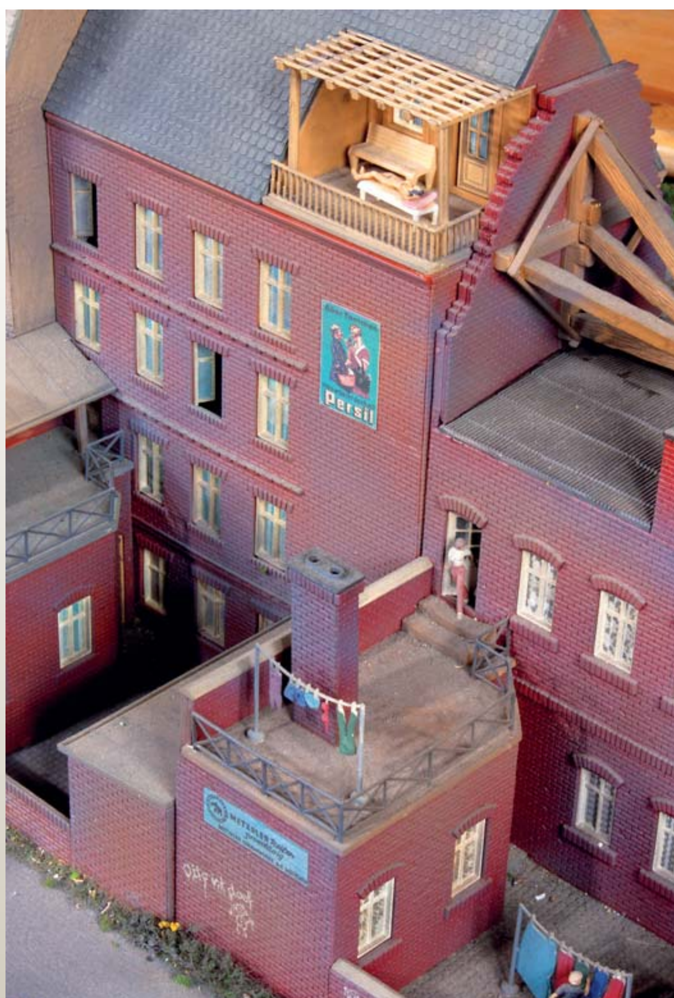


FOTO: HAUCKE

Guter Dinge: Das Erkrather MEC-Messeteam 2012 in Köln mit (vorn) Johannes Fusenig, Jan Winkler, Claus Seidel, Nico Kaddatz, Stefan Wichmann; (2. Reihe) Tobias Hawerkamp, Dennis Quante, Stefan Bonus, Florian Zapadtka, Dieter Wammes, Steffen Kricheldorf, Stefan Bückmann; (hinten) Michael Vonnahme, Wolfgang Bonus, Sven Mlotek und Klaus Reinhardt (jeweils v.lks.).



Der Zug der schmalspurigen Gruitener Lokal-Bahn (GLB) erreicht den Haltepunkt Gruiten-Wald, neben dem die Düssel sachte plätschert.





Gut gefüllt ist der achtgleisige Hauptbahnhof Erkenrode, der an der von Güter- und Reisezügen stark frequentierten Hauptbahn steht.



Während der Zeiger der Bahnhofsuhr in Erkenrode auf 16.56 Uhr vorrückt, steht 39 103 mit ihrem D-Zug abfahrbereit am Bahnsteig.

wundernden Blicke richtig deutend, ergänzt Bückmann: „Gips, Holz und Karton waren die wesentlichen Baumaterialien für diese historische Siedlung."

Und die Vorbilder? Ich ahne bereits, dass Gruiten – trotz des unverkennbaren Dehnungs-Is Grüten gesprochen – nicht zufällig als Namenspatron in Anspruch genommen wurde, und erhalte sogleich die Bestätigung.

„Die typisch bergischen Vorbilder stehen in Gruiten-Dorf", verrät Stefan Bückmann und fügt hinzu: „Diese gut erhaltenen Fachwerkhäuser gelten heute als bedeutendstes historisches Ensemble auf Haaner Stadtgebiet." Und als gebürtiger Düsseldorfer weist Bückmann natürlich auch noch darauf hin, dass bei der H0-Ausgestaltung selbstverständlich auch vorbildgerecht das Flüsschen Düssel Berücksichtigung fand. Die Düssel begleitet hier modellabschnittsweise die schmalspurige, elektrifizierte Gruitener Lokal-Bahn (GLB). Die verbindet auf Bemo-H0m-Gleisen mittlerweile Gruiten-Wald mit Neanderthal. Künstlerische Freiheit, denn „der

Hinterhofsidylle: Mit Gespür für eine die Szene nicht überfrachtende Detaillierung haben die Erkrather Modellbahnfreunde hier städtische Bebauung inklusive Notdach und Stützkonstruktion in H0 umgesetzt.

Sichtlich in die Jahre gekommen ist die 41 334, die vor H0-Werstens markantem Wasserturm verschnauft und gleich zurücksetzen wird.

echte Bahnhof Neanderthal hat nie eine Schmalspurbahn gesehen", räumt Stefan Bückmann freimütig ein.

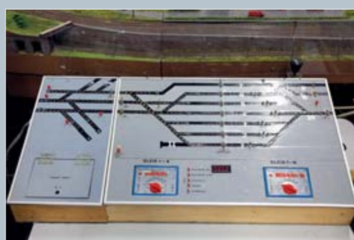
Vorbildgerechter geht´s da schon im Kieswerk Becker zu. Rund um Gruiten gab es früher zahlreiche Gruben und Steinbrüche. Über Jahrhunderte war der Kalkabbau ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Gekalkt wird bekanntlich auch heute noch bei übersäuerten Böden, was meine Blicke unwillkürlich Richtung Modell-Weinberge lenkt. „Die über 2200 Weinreben sind komplett im Eigenbau hergestellt", betont Bückmann. „Und über allen thront der Große Vorsitzende", lacht MEC-Schriftführer Sven Mlotek.

Wie? Mao Tse-tung? Ich versuche, das in H0 überlebensgroße Standbild zu identifizieren.

Stefan Bückmann kann sich eines Grinsens nicht erwehren, als Sven Mlotek aufklärt: „ NIcht doch, es handelt sich selbstverständ-

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Segment- und Modulanlage in Rahmen- und Plattenbauweise**
- **Größe:** Zirka 90 m² umbaute Fläche
- **Erbauer:** MEC Erkrath
- **Bauzeit:** Seit 27 Jahren
- **Epoche:** III
- **System:** Zweileiter-Gleich- und Zweileiter-Wechselstrom
- **Betrieb:** Analog und teilweise Digitalsteuerung über Intellibox mit Selbstbauelektronik
- **Gleismaterial:** Märklin-K-Gleis, Bemo
- **Gleislänge:** Zirka 300 m
- **Rollendes Material:** Alles Privatbesitz der Mitglieder, daher in H0 diverse Produkte; H0m: Bemo, Spieth, Tillig



Am Eigenbau-Gleisbildstellpult mit integrierten Märklin-Reglern behält der Fahrdienstleiter den Überblick.

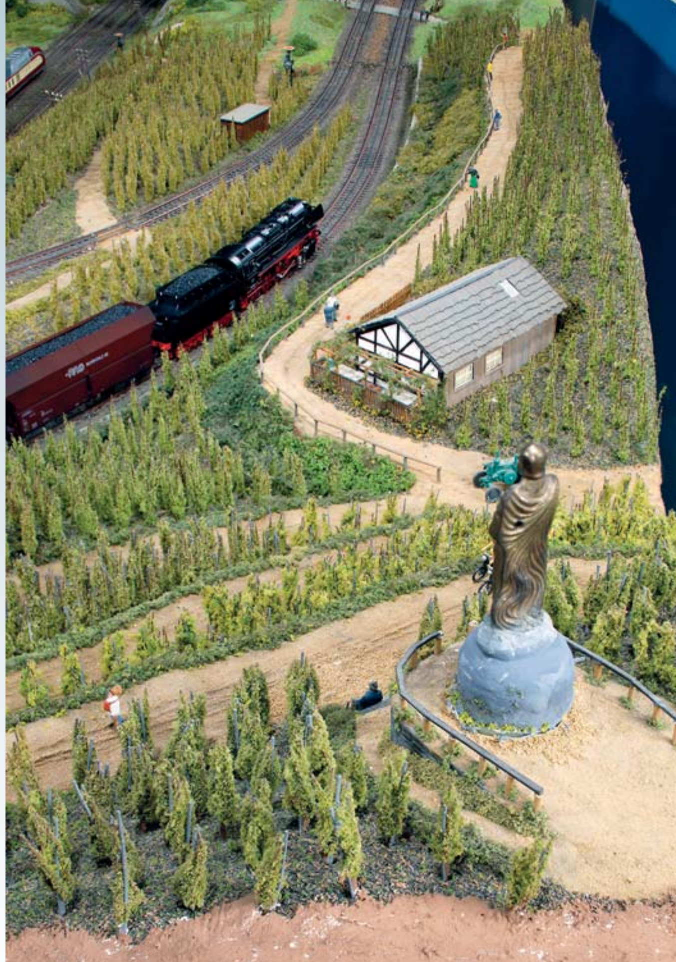
- **Anlagenthema:** Haupt- und Nebenbahn, elektrifizierte Schmalspurbahn
- **Vorbild:** Angelehnt an Bergisches Land und Rheinland



Zur Überwachung des Betriebs im Schattenbahnhof überträgt eine Kamera die Daten auf den kleinen Bildschirm.



Per Kippschalter kann wahlweise der Fahrbetrieb auf Gleich- oder Wechselstrom umgestellt werden.



Über die Weinberge wacht nicht wie am Niederwald in Rüdesheim die Germania, sondern modellbahngerecht der Große Vorsitzende.



Das verspricht Arbeit: Von MAN ist ein Dieselaggregat angekommen, das offenkundig vom Werstener Bw-Personal eingebaut werden soll.



Vor der Diesellokhalle wartet V 60 815 auf neue Rangieraufgaben, während Kalle Böckmeier genussvoll seine Pausenstulle verzehrt.

Lokbehandlungsanlagen:Am Schlackesumpf fällt der Mittelleiter noch störend auf, doch dem kann mit mattem Leitlack abgeholfen werden.





Womit der Käse-Berg seinen Spitznamen bei den Mitgliedern des MEC Erkrath verdient hat, ist wohl offenkundig: Durchlöchert wie ein Schweizer Käse präsentiert er sich. Um im Leitstand die Übersicht über den Zugbetrieb zu behalten, ist hier dazu eigens eine Kamera in Position gebracht worden.

lich um unseren Club-Vorsitzenden, der hier über die Weinberge wacht!" Ich muss zugeben, dass dies Ansichtssache ist.

Betriebliche Höhepunkte: Bahnhof Erkenrode und Bw Wersten

Nicht nur Ansichten, sondern überraschend detaillierte Einsichten gewährt mir das Bahnbetriebswerk mit Ausbesserungswerkscharakter. Neben dem achtgleisigen Durchgangsbahnhof Erkenrode gehört der Bw-Bereich zweifellos zu den betrieblichen Höhepunkten der Clubanlage.

Eine gehörige Portion Eigenbau, so beispielsweise der markante Wasserturm, und Bausatzumwandlungen sind hier im Spiel. „Der achtständige Ringlokschuppen auf Basis des Modells von Bochmann und Kochendörfer ist dem Lokschuppen in Düsseldorf-Wersten nachempfunden, weshalb unser Modell-Bw auch



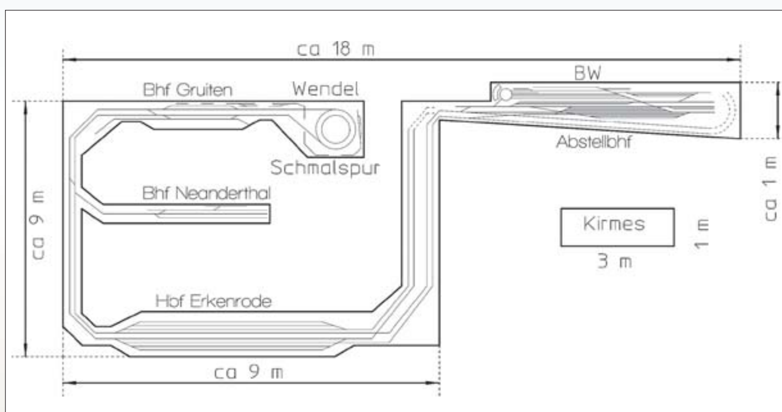
Noch ist der Fahrdraht nicht bis hierhin vorgerückt: Drehscheibe und achtständiger Ringlokschuppen sind der Dampftraktion vorbehalten.



Das Dach ist abnehmbar und gewährt einen Blick ins Innere des Ringlokschuppens inklusive Abzugshauben nach Werstener Vorbild.

den Namen Wersten trägt", berichtet Bückmann und fährt mit Blick auf die große Diesellokhalle fort: „Sie entstand aus zwei Kibri-Bausätzen." Beiden Lokschuppen gemeinsam ist, dass sie nach vorsichtigem Abheben des Daches ein reichhaltiges und geschäftiges Innenleben offenbaren, allerdings auch den hier wie schon am Schlackesumpf nicht zu übersehenden Mittelleiter.

Die dezenteren Punktkontakte der K-Gleise im Außenbereich bedeuten freilich ebensowenig, dass der überwiegend analoge Fahrbetrieb wechselstromabhängig ist. „Wir können blockabschnittsweise umschalten auf Wechsel- oder Gleichspannung", verrät Stefan Bückmann, seines Zeichens Elektro-Ingenieur. Der einleuchtende Grund: So wird niemand benachteiligt, denn das gesamte rollende Material ist in Privatbesitz. □ *Karlheinz Haucke*



Vereinfachter Gleis- und Anlagenplan: Neben einigen Streckenmodulen besteht der Aufbau hauptsächlich aus Segmenten mit den Betriebsmittelpunkten Bw Wersten und Hbf Erkenrode sowie auf schmaler Spur Gruiten-Wald und Neanderthal.



Wie sich das gehört, schließlich brauchen die Preiserlein auch bei der Arbeit Licht, verfügt der Dampflokschuppen über Innenbeleuchtung, hier stimmungsvoll fotografiert.

FOTOS: TIEDTKE



Das Silogebäude in maßstäblichen Dimensionen lässt die kleine Köf von Arnold noch kleiner wirken. Rechts sind einige der Wasserfahrzeuge von Artitec zu erkennen.



Am linken Anlagenende tarnt eine Eisenbahnüberführung die Ausfahrt aus dem Schattenbahnhof, aus dem gerade der Brekina-MAN-Schienenbus auftaucht.



„Kein Platz ist eine faule Ausrede". Das ist eine geläufige Redensart unter Modellbahnern, um jemanden zum Anlagenbau zu animieren. Mit gutem Grund.

„Seit ich denken kann, beschäftige ich mich mit der großen und der kleinen Eisenbahn."

Diesen Satz werden etliche Leser auch für sich in Anspruch nehmen können. Mancher hat ähnliche Erfahrungen wie der Erbauer dieser Hafenanlage gemacht, der einen eigentlich klassischen Modellbahn-Werdegang hinter sich hat. Das derzeitige Ergebnis der langjährigen Beschäftigung kann sich sehen lassen. Lassen wir Hans Bauer erzählen:

„Schon als Kleinkind wollte ich lieber am Münchener Ostbahnhof, nahe der elterlichen Wohnung gelegen, den Zügen zusehen, als auf den Spielplatz zu gehen. Ganz um mich geschehen war es im zarten Alter von sechs Jahren, als mir meine Eltern zu Weihnachten eine Arnold-Anfangspackung mit der klassischen preußischen T 3 und den obligatorischen drei Güterwagen schenkten. Nach und nach kamen weitere Gleise, Weichen, Häuschen, Waggons, ein Schienenbus und die geniale Simplex-V 100 hinzu. Etliche Anlagen wurden von meinem Vater und mir auf einer zirka 1,50 mal 0,8 Meter großen Platte aufgebaut, umgebaut, verworfen und wieder neu gebaut. So wurde es mir in meiner Kindheit und frühen Jugend nie langweilig mit meiner Eisenbahn.

Danach vorschoben sich meine Prioritäten. Nach etwa zwanzigjähriger Baupause, in der ich aber stets die Fachpresse verfolgte und das eine oder andere Modell erwarb, packte mich nach der Geburt meiner Tochter wieder die Baulust. Eine Eckanlage entstand nach Motiven der Karwendelbahn. Inzwischen war auch mein Sohn geboren, beide Kinder wuchsen heran und schließlich musste ich das Eisenbahnzimmer räumen, um für ein Kind Platz zu machen."

Hafen im Regal

Entlang des kleinen Hafenbeckens entstehen umfangreiche Rangiernotwendigkeiten durch die vielen Gewerbebetriebe.



Ganz auf Eisenbahn wollte Hans Bauer aber nicht verzichten, eine Idee reifte heran, und schließlich entstand ein kleines, einteiliges Rangierdiorama, nur zirka einen Meter lang. Dabei blieb es aber nicht.

„Nach dem Umzug in eine größere Wohnung konnte ich mir im Flur etwas Platz verschaffen. Mit Hilfe eines Freundes entwickelte ich einen stimmigen Plan für eine Erweiterung des bestehenden Dioramas. Eine Industriebahn mit verschiedenen Anschließern sollte es sein. Das Hauptaugenmerk legte ich nach wie vor aufs Rangieren, aber auch ein Haltepunkt stand im Pflichtenheft. Links hinter dem ersten Anlagensegment, dem ehemaligen Diorama, liegt nun der dreigleisige Schattenbahnhof. Von dort führt das Gleis über

Ein Rangierdiorama dient als Neuanfang

eine 180-Grad-Kehre aus der Hintergrundkulisse, getarnt durch eine Blechträgerbrücke, auf der eine querende Bahnstrecke überführt wird. Der darauf folgende Getreidehandel mit seinem großen Speichergebäude wird über eine Spitzkehre erreicht. An der Anlagenvorderkante hat die Bahnhofs-Köf ihr Wartegleis, welches sinnigerweise über eine Tankanlage verfügt. Dort beginnt auch das Hafenbecken, das sich im Vordergrund über fast die Hälfte des ausgestalteten Anlagenteils zieht.

Fahren wir weiter nach rechts: Hinter der Kulisse, diesmal getarnt durch eine Rohrbrücke, zweigt ein Gleis zu einem fiktiven Stahlwerk ab. Dieses eignet sich vorzüglich zum Verstecken von mit Röhren beladenen Ganzzügen. Außerdem liegt dort ein Verbindungsgleis zum Schattenbahnhof, um Züge wenden zu können. Das



Das Kieswerk wird mit einer Übergabe bedient. Fleischmanns 260 zieht eine Garnitur Muldenkippwagen aus einem Anschlussgleis.



Dem schrägwinkeligen Hafenbett passen sich die Gleisanlagen mit eleganten Bögen an. Geradeaus unter der Rohrbrücke geht es in den Schattenbahnhof.

Im kleinen Maßstab wurden auch die Kleinigkeiten am Gleis nicht vergessen, seien es die Grenzzeichen oder der von der Rangierabteilung liegengelassene Hemmschuh.

ist zwar nicht ganz vorbildgerecht, aber ungemein hilfreich beim Fahrbetrieb.

Danach folgt ein Kies- und Sandwerk, das praktischerweise über Förderbänder die benachbarte Gießerei mit dem für den Sandformguss benötigten Quarzsand versorgt. Natürlich verfügen beide Werke über je ein Anschlussgleis. Auf Höhe der Gießerei befindet sich auch der Haltepunkt, der von einer Straßenbrücke mit Treppenabgang gequert wird. Die angedeutete kleinstädtische Bebauung schließt die Anlage auf der rechen Seite ab."

Hier ist später einmal eine Erweiterung möglich. Momentan schließt dort aber nur ein unbebautes Segment mit einer Gleisharfe an. So ist ein übersichtlicher, aber rangierintensiver Fahrbetrieb möglich. Zum Bau und zur Ausgestaltung erzählt Hans Bauer: „Bei mir vollzieht sich gerade ein Umdenken. Baute ich früher noch in Epoche III, so bevorzuge ich mittlerweile die Epoche IV. Ganz einfach, weil ich sie noch aus meiner Kindheit und Jugend kenne, was beim Ausgestalten der Anlage mit zueinander passendem Zubehör sehr hilfreich ist.

Die Segmentkästen bestehen aus zehn Milimeter dickem Sperrholz. Darauf wurden die Peco-Gleise (Code 55) ohne Dämmung verlegt. Den Schotter von Asoa fixierte ich mit der bekannten Spüli-Wasser-Weißleimlösung. Auf der an den Ecken ausgerundeten Hintergrundkulisse liegt





Damit der Breuer-Schienentraktor (Ndetail) auch die letzten Winkel der Fabrikanlage erreichen kann, wurde eine Wagendrehscheibe von Bochmann und Kochendörfer eingebaut.

AUF EINEN BLICK

- **Dreiteilige Heimanlage in „Guckkasten"-Bauweise**
- **Baugröße: N** (1:160)
- **Maße:** 2,2 x 0,5 m
- **Erbauer:** Hans Bauer
- **Bauzeit:** Reine Bauzeit zirka zwei Monate, verteilt auf dreieinhalb Jahre
- **Epoche:** Zunächst III, zunehmend IV
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom, digital DCC mit Roco Z 21
- **Steuerung:** Fahrbetrieb digital, Weichen per Hand
- **Besonderheiten:** Die kleine Baugröße soll möglichst erst auf den zweiten Blick erkennbar sein.

ein Beleuchtungskasten, der mit seinen Leuchtstofflampen die Anlage in ein etwas diesig-herbstliches Licht taucht.

Mit Styrodur und Moltofill wurde die Landschaft geformt. Stützmauern und Brückenwiderlager entstanden aus Kibri-Mauerplatten. Die Blechträgerbrücke ist ein Eigenbau aus Polystyrol. Die Straßenbrücke am rechten Anlagenende entstammt dem Sortiment von Ndetail. Das

Viele Details kommen von Kleinserienherstellern

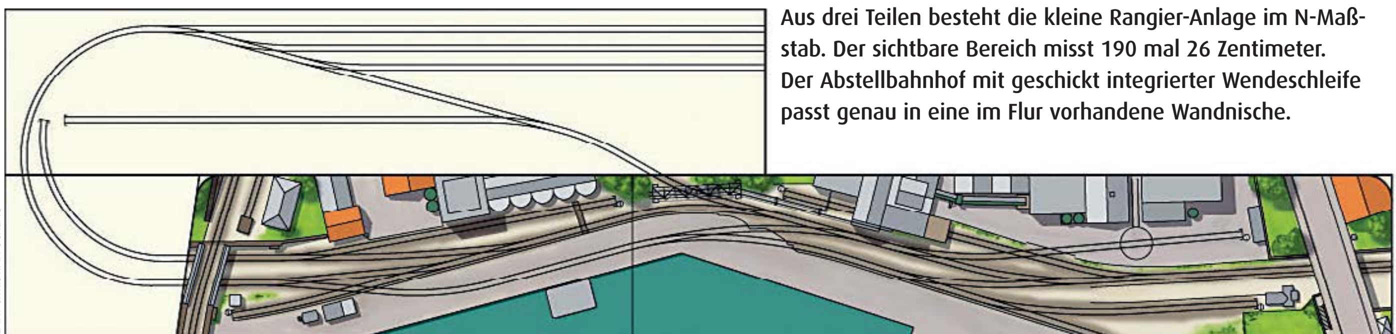
Speichergebäude ist ein stark abgeänderter Bausatz des amerikanischen Herstellers Walthers, ebenso das Kieswerk und die Fabrik.

Begrünt wurde mit Woodland-Turf und Fasern von Mininatur. Filigranbüsche, ebenfalls von Mininatur, erzeugen eine frühherbstliche Stimmung. Die Wasseroberfläche im Hafen besteht aus grünlich gefärbtem Moltofill und mehreren Glanzlacküberzügen.

Viel Wert lege ich auf die Details, die den Sortimenten der einschlägigen Kleinserienhersteller entnommen wurden oder im Selbstbau entstanden. Weinert steuert Lampen, Lademaß und Weichenlaternen bei, Ndetail zeichnet für viele Geländer und Aufstiegsleitern verantwortlich. Vom rührigen, aber wenig bekannten Hersteller PTLBahn kommen die ausgezeichneten Gitterboxen und Paletten zur Ausgestaltung des Fabrikhofs. EtchIT lieferte das Förderband. Sämtliche Gebäude wurden bemalt und mit Airbrush und Puderfarben patiniert. Ebenso erhielten Gleise und Wege eine Alterung.



Den Reiz der Anlage machen die vielen sorgfältig arrangierten Szenen und möglichst maßstäblichen Details aus. Trotzdem wirkt die Szenerie alles andere als überladen.



Aus drei Teilen besteht die kleine Rangier-Anlage im N-Maßstab. Der sichtbare Bereich misst 190 mal 26 Zentimeter. Der Abstellbahnhof mit geschickt integrierter Wendeschleife passt genau in eine im Flur vorhandene Wandnische.

PLAN: CHRISTIAN SCHLAG



FOTO: HANS BAUER

Ganz rechts auf der Anlage liegt die kleine Haltestelle, als Unterstand dient eine einfache Wellblech-Baracke. Passend zur Epoche IV prangt die Zigaretten-Werbung an der Hausfassade.

Diesen Blick hat man aus Richtung der geplanten Anlagenerweiterung. Der in den Haltepunkt am Hafengelände einfahrende Schienenbus wird den eiligen Fahrgast sicherlich noch mitnehmen.

Die technische Ausstattung ist minimalistisch. Sämtliche Weichen werden manuell über Stellstangen vom Anlagenrand umgelegt. Gefahren wird digital mit der alten Mobile Station von Trix oder neuerdings einer Z 21 von Roco. Glockenankermotoren in Verbindung mit den sehr kleinen Lokdecodern von CT-Elektronik sorgen für ausgezeichnete Fahreigenschaften der eingesetzten Loks.

Mit der Gestaltung der Anlage bin ich weitgehend fertig. Das eine oder andere Detail wird sicher noch dazu kommen. Als Nächstes will ich sämtliche Loks und Waggons realistisch altern. Auch werden die vielen Schwarzfahrer ihre Autos demnächst zulassen und KFZ-Schilder anbringen. Natürlich denke ich auch schon an eine Streckenfortsetzung, bin mir aber über das Thema noch nicht ganz im Klaren.“ □ *Hans Bauer/A. Bauer-Portner*





In einem Flur der Wohnung ist die kleine Schaukasten-Anlage raumsparend untergebracht. Hell erleuchtet und dunkel eingefasst kommen die vielen Details am besten zur Wirkung.

ONTRAXS!

Dank der großzügigen Halle herrschte trotz des beachtlichen Besucheransturms insgesamt kein Gedränge, lediglich unmittelbar an den Anlagen bildeten sich Menschentrauben.

Erst zum fünften Mal fand die Anlagenschau Ontraxs im niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht statt, Kultstatus hat sie dennoch längst erreicht.

Championsleague in Utrecht

An wenigen Orten sind sich passionierte Modellbahner und -bauer sowie normale Familien näher als bei Ontraxs in Utrecht. Dort glänzen die Augen der kleinen Steppkes mit jenen der ausstellungserfahrenen Modellbahner um die Wette, wenn sie die perfekt gestalteten Schaustücke betrachten, die sich auch dieses Jahr vom 8. bis 10. März bei der selbsternannten Championsleague der Modellbahn trafen.

Gut 30 Anlagen mit großer Themen- und Spurweitenvielfalt zeigten sich: Vom



Modellbauprofis zeigten interessierten Besuchern live ihre Künste, darunter auch den Bau von Metallmodellen.



1. Platz

Die Siegeranlage „The High Line“: Das betriebsfähige H0-Diorama ist ein Meisterwerk der Perspektive. Geschickt verstehen es die beiden Modellbauer, auf kleinstem Raum die Straßenfluchten Manhattans zu imitieren.





Die niederländischen Sieger erhalten aus der Hand des Museumsdirektors Paul van Vlijmen den ersten Preis.

kleinen Guckkasten bis zur ausgewachsenen Segmentanlage war wieder für beinahe jeden Geschmack etwas dabei. Fast 11000 Besucher fanden an den drei Ausstellungstagen in das stimmungsvolle Eisenbahnmuseum auf dem Gelände des früheren Bahnhofs Utrecht-Maliebaan.

Die besonderen Anforderungen an die Aussteller in Utrecht sind neben dem hervorragenden Modellbau auch das Vorhandensein eines Hintergrunds sowie einer Beleuchtung. Das Publikum wählt aus den ausgestellten Exponaten den Gewinner des Ontraxs-Awards aus. In der Publikumsgunst standen die beiden Niederländer Evan Daes und Erik Block mit ihrem Schaustück „The High Line“, einer ehemaligen Güterbahn im New Yorker Stadtteil Manhattan, ganz oben. Den zweiten Platz teilten sich die Modellbahner von MSG Valkenswaard mit ihrer großen H0-Segmentanlage „De Kempen“ und der Schweizer Thomas Schmid, der mit der kleinsten Anlage in Utrecht einflog: „La Valise“, eine Kofferanlage in der Spurweite Gn15. Die Railrookies, der Kinderclub des Utrechter Eisenbahnmuseums, wählten die „Digitale Demo Pendelbaan“ von Karst Drenth zu ihrem Favoriten.

Publikum, Teilnehmer und Veranstalter waren zufrieden. Die Planungen für 2014 haben bereits begonnen. ☐ *Stefan Alkofer*



Eine typische niederländische Landschaft in der Grenzregion zu Belgien ist das Leitmotiv der zweitplatzierten MSG Valkenswaard.

Zweimal 2. Platz





FOTOS: ALKOFER

Stets umringt war die Kofferanlage des Schweizers Thomas Schmid. In dem kleinen Koffer war sogar ein wenig Fahrbetrieb zu bestaunen.

VORBILD

Bis So 13.10.

- An Wochenenden und Feiertagen, in den Ferien auch dienstags bis donnerstags, fährt die Berliner Parkeisenbahn Wuhlheide. Tel. (030) 538926-60, www.parkeisenbahn.de.

Sa 13.04.

- Mit der bay. S 3/6 ab Nördlingen, Donauwörth u. Augsburg durch das Allgäu nach Lindau. Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., PF 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Mit 03 2155 ab Weimar über Erfurt nach Meiningen zur Besichtigung des Dampflokwerks. Thüringer Eisenbahnverein e.V., Tel. 0177 2406266, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Sonderfahrt mit VT 772 zum vierten Bierseminar in der Landskronbrauerei Görlitz, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.

Sa 13.04. und So 14.04.

- 2.Eisenbahnfrühling im Bw Gera am Wasserturm, Theaterstraße 50, 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3653902, www.geraer-eisenbahnwelten.de.

Sa 13.04. bis So 21.04.

- Studienreise zu den Eisenbahnen in Kroatien, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

So 14.04. und So 28.04.

- Kuckucksbähnel Neustadt (Weinstr.) – Elmstein unter Dampf. Tel. (06321) 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de.

Sa 20.04. und So 21.04.

- Teddybärfahrten auf der Museumsbahn Schönheide. Museumsbahn Schönheide e.V., Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
- Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum, Tel. (0234) 89036714,www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

So 21.04.

- Schienenbusfahrten mit VT 98 zwischen Rinteln und Stadthagen. Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de
- Radlertour in den Frühling. Traditionsbahn Radebeul, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Mit Dampf in die schöne Wetterau. Vhs Region Kassel, Dr. Klaus-Peter Lorenz, Tel. (0561) 10031681, www.vhs-region-kassel.de.
- Mit Dampf ins liebliche Taubertal ab Würzburg. DGEG Bahnen & Reisen Würzburg GmbH, Tel. (09352) 604614, www.eisenbahnmuseum-wuerzburg.de.

Sa 27.04.

- Eisenbahn- und Modellbahntauschbörse in 72160 Horb am Neckar, Eisenbahnerlebniswelt, Isenburger Straße 16/2, Tel. (07195) 95201-0, www.eisenbahn-erlebniswelt.de.
- Geführte Spessartrampen-Wanderung von Laufach nach Heigenbrücken, Treffpunkt 10 Uhr Bf Laufach, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 27.04. und So 28.04.

- Saisoneröffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow mit Museumsfahrten nach Damme, 10 - 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- Fahrten auf der Erzgebirgschen Aussichtsbahn, Tel. (0371) 3302696, www.aussichtsbahn.de.

Mi 01.05.

- Saisonbeginn bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, 10 - 18 Uhr, Tel. 0160 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
- Saisonbeginn bei der Hespertalbahn Museumszüge zwischen Essen-Kupferdreh und Haus Scheppen entlang des Baldeneysees, Tel. (0201) 4085 619, www.hespertalbahn.de.
- Fahrten auf der Wisentatalbahn Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West mit Ferkeltaxi, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein fährt. Tel. (06321) 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de.
- Hamsterzug zum Bauernmarkt in Schmachtenhagen Berlin-Wilhelmsruher Damm ab 11.20 Uhr, Tel. 0173 2454268, www.bw-basdorf.de.
- Sonderfahrt zum Freyburger Weinfrühling im Unstruttal, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.

Sa 04.05.

- Dampfsonderzug mit 351097 und 228770 Zwickau – Dresden – Prag, Dampf, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Fahrten auf der Wisentatalbahn Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West mit Ferkeltaxi, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Ferienlandeisenbahn Crispendorf in Betrieb, 10 - 18 Uhr, Tel. 0160 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
- Traditionstag bei der Museumstoomtram Hoorn-Medemblik mit stündlichen Dampfzügen, Tel. (0031) 223 533970, www.museumstoomtram.nl.
- Frühlingsdampf zum Heidekrautbahn-Museum, Berlin-Wilhelmsruher Damm ab 10.00 Uhr und 14.00 Uhr, Tel. 0173 2454268, www.bw-basdorf.de.



Vom 4. bis zum 12. Mai sind beim Pollo im Rahmen der Dampftage zwei Dampfloks im Einsatz. Gefeiert wird 20 Jahre Kleinbahnverein.

Sa 04.05. bis So 12.05.

- Dampffahrtage beim Pollo mit zwei Dampflokomotiven, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

So 05.05.

- Sonderfahrt vom Erzgebirge in den Leipziger Zoo, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.
- Brunchfahrt der Brohltalbahn, Tel. (0231) 2886262, www.brohltalbahn.de.
- Saisoneröffnung im Bahnbetriebswerk Glauchau, 10 - 17 Uhr, Tel. 0171 7341480, www.dampflok-glauchau.de.
- Mit VT 959396 zur Eröffnung des Eisenbahnmuseums Wittenberge ab Berlin-Gesundbrunnen, Tel. 0173 2454268, www.bw-basdorf.de.

Do 09.05.

- Bergischer Löwe - Dampfzug auf der Wiehltalbahn, Tel. (02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
- Tag der offenen Lokschuppentüre in Neresheim, Härtsfeldbahn unter Tel. 0171 7341480, www.dampflok-glauchau.de.

Do 09.05. bis So 12.05.

- Kranichsteiner Bahnwelttage, Tel. 0172 3925122 oder Tel. (06151) 377600, www.bahnwelt.de.
- Schwarzenberger Eisenbahntage, Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

Sa 11.05.

- Mutzbraten-Express zum Museumsbahnhof Walthersdorf ab Eisenbahnmuseum Schwarzenberg, Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Kuckucksbähnel-Sonderfahrt zum Mountainbike-Marathon im Elmsteiner Tal. Tel. (06321) 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de.
- Regelfahrten mit 112565-7 und 118770-7 auf der Insel Rügen von Bergen auf Rügen nach Lauterbach-Mole und zurück, Tel. (037343) 80800, www.pressnitztalbahn.com.
- Sonderfahrt mit 01 0509-8 und der Fleischmann-Jubiläumslok auf die Insel Rügen zum Bahnhofsfest der RüBB in Putbus, Tel. (037343) 80800, www.pressnitztalbahn.com.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mittwoch 10.30 Uhr, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30 Uhr, 13.30 Uhr, 15.30 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.

● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
● Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr. Tel. 0172 3509035.
● www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
● www.lokland.de in 95152 Selbitz, Hofer Straße 14, geöffnet im April So.14.,21.,28. und im Mai am Sa 04., So 05., So 19. und Mo 20.05.2013

Sa 13.04. und So 14.04.
● Ausstellung in 58553 Halver, Weißenpferd 30, Tel. (02353) 203400, jeweils 11 - 18 Uhr, www.mec-halver.de.

So 14.04.
● Tauschbörse in 53840 Troisdorf, Städtische Grundschule, Am Bergeracker, 10 - 17 Uhr, Tel. 0175 5671111, www.eisenbahnfreunde-troisdorf.de.

Sa 20.04. und So 21.04.
● Ausstellung in 80999 München-Allach, Pfarrheim Maria Himmelfahrt, Franz-Nißl-Straße 50, jeweils 10 - 18 Uhr, Tel. (089) 8128511, www.n-f-m.eu.
● Ausstellung in A-3003 Gablitz, Glashalle, Linzerstr. 89-91, www.die160er.org.
● Ausstellung in 39387 Oschersleben, Eisenbahnmuseum „Feldmann", Am Bahnhof 22a, Sa 11 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (039408) 5381, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de.
● Tinplateforum im 73525 Schwäbisch Gmünd, Congress-Centrum-Stadtgarten, Rektor-Klaus-Straße 9, Tel. (07171) 10030, www.spielzeug-gutachter.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen:

Eisenbahnromantik-Tag 01.Mai 2013

12.50 Uhr: Museumsdampf Saar-Hochwald
13.15 Uhr: Mit dem Kuckucksbähnel ins Elmsteiner Tal
13.45 Uhr: 100 Jahre Härtsfeldbahn
14.15 Uhr: Stuttgarts Bahnschätze

05.05.: 15.30 Uhr: Nostalgie-Glacier-Express
09.05.: 07.30 Uhr: Mit Volldampf durch Deutschland, Teil 1
09.05.: 08.10 Uhr: Mit Volldampf durch Deutschland, Teil 2
12.05.: 15.30 Uhr: Nächtlicher Blick auf Virginias Bahnen
26.05.: 15.30 Uhr: 200 Jahre Dampfeisenbahn in Leeds

Wiederholungen mit Folgen aus dem Archiv:
NDR: Montags, 13.30 Uhr.
HR: Montags, 14 Uhr, und dienstags, 14 Uhr.
arte: Verschiedene Termine, siehe www.arte.de.
MDR: Samstags, 15 Uhr.
ARD-Digital EinsPlus: Verschiedene Termine, siehe www.einsplus.de.

Aktuelle Informationen: www.eisenbahn-romantik.de

● Tauschbörse in 06886 Lutherstadt-Wittenberg, Jugendzentrum Pferdestall, Neustraße 10, 10 - 14 Uhr, Tel. (034905) 21419, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.
● Ausstellung in 01723 Wilsdruff im alten Bahnhof, Freiberger Straße 48, jeweils 10 - 17 Uhr, Modelleisenbahnclub „Triebischtal-Express" Mohorn e.V., Tel. (0351) 6521433.

So 21.04.
● Infoveranstaltung in 99330 Frankenhain: Die neue Welt der Digitalsteuerung, Tel. (036205) 95572, www.modellbahn-frankenhain.de.

So 28.04.
● Kleine Tauschbörse Rokal-TT-Bahnen in 47929 Grefrath, kleiner Saal der Dorenburg, Niederrheinisches Freilichtmuseum, Stadionstr. 161, 11 - 15 Uhr, Tel. (02153) 6598, www.rokal-tt.lobberich.de.

Fr 03.05. und Sa 04.05.
● Ausstellung in 42277 Wuppertal, Christus-Gemeinde, Windhukstr. 102, Fr 17 - 21 Uhr, Sa 9 - 16 Uhr, Tel. (02027) 10243, www.cmt-ev.de.

Sa 04.05.
● Ausstellung und Tauschbörse in 04435 Schkeuditz, 9.30 Uhr bis 18 Uhr (Börse bis 15.30 Uhr), Rathausplatz 11, Tel. (034204) 62183, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

So 05.05.
● Ausstellung in 63825 Schöllkrippen im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Do 09.05.
● Ausstellung in 12627 Berlin-Hellersdorf, Maylauer Weg 81, 10 - 18 Uhr, Tel. (030) 55157481, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de.

Do 09.05. bis Sa 11.05.
● Ausstellung in 21465 Reinbek, Stadthalle, Do 14 - 17 Uhr, Fr. 10 - 16 Uhr, Sa 9.30 Uhr bis 16 Uhr, Tel. (040) 7222897, www.argespur0.de.

Fr 10.05. und Sa 11.05.
● Jahrestreffen der IG Spur II in 36277 Schenklengsfeld, Mehrzweckhalle, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0221) 395984, www.spur-II.de.

So 12.05.
● Ausstellung in 65760 Eschborn, Hauptstraße 14, 12 - 17 Uhr, Tel. (06196) 46466, www.eisenbahnfreunde-taunus.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 von Januar 2012. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ▸ ALTE LOK IN MODERNEM GEWAND: RE 4/4 I UND 23 MIT „MFX+"-DECODER IN H0



Eine der jüngsten Formvarianten aus Göppingen betrifft einen Schweizer Klassiker: Die Re 4/4 I ist nun auch im Zustand der späten 80er-Jahre erhältlich. Die rote Maschine entstammt der zweiten Bauserie, deren Kennzeichen die fehlenden Übergangstüren

Das fein detaillierte H0-Modell besitzt mehrere Licht- und Soundfunktionen.

sind und die in den Jahren 1950/51 die SLM-Hallen in Winterthur verließ. Die Bundesbahn-Dampflokbaureihe 23 ist jetzt auch mit dem neuen „mfx+"-Decoder erhältlich. In Verbindung mit einer Central Station 2, die über die aktuellste Software verfügt, besitzt das Modell nicht nur zahlreiche schaltbare Digitalfunktionen, sondern auch interessante Spielmodi.

BRAWA ▸ NEUE KESSELWAGENVARIANTEN

Dass der neue, zweiachsige Kesselwagen von Brawa ein wirklich gutes Modell ist, war bereits in der März-Ausgabe des MODELLEISENBAHNER zu lesen. Inzwischen rollten weitere Varianten zu den Händlern. Der hellgraue Wagen mit Bremserhaus (li.) entspricht einem Wagen der DRG und der dunklere ist ein H0-Modell eines DR-Waggons. Daneben sind derzeit noch ein hellgrauer Zweiachser ohne Bremserhaus mit DB-Beschriftung und ein Esso-Wagen erhältlich. Weitere Modelle sind für 2013 angekündigt.



Das Bremserhaus ist akkurat gestaltet und wirkt lediglich ein wenig zu fabrikneu.

FLEISCHMANN ▸ BIERGARTEN-111 UND SBB-STEUERWAGEN IN N, BUNTE MISCHUNG IN H0



Die 111 066-7 im Folklore-Design ist analog und digital zu haben.

Die schmucken Biergarten-Loks der Baureihe 111 werden in limitierter Serie von jeweils 400 Stück in Analog- und Digitalversion angeboten. Für die N-Bahn werden auch neue Versionen der Baureihe 86 angeboten. Als 086 457 rollt eine DB-Version der Epoche IV mit Scheiben-Radsätzen an Vor- und Nachlaufgestellen an. Für die ÖBB der Epoche III geht die 86.452 an den Start. Beide 86-Varianten sind analog und digital zu haben. Für die Baugröße N sind auch neue Decoder mit Rail-Com-Funktionen und sechspoliger Schnittstelle gedacht.

Im Maßstab 1:87 ist ein Zweierset mit Hochbordwagen der Gattung Om 12, die mit „Deutsche Bundesbahn"-Planen abgedeckt sind, nun lieferbar. Ein 3.-Klasse-Schnellzugwagen der Gruppe 28 wird als DRB-Version mit Reichsadler passend zu weiteren Wagen aus dieser Serie angeboten. Sehr schön ausgefallen ist auch ein Hochbordwagen der NS der Gattung GTM (DRG-Gattungsbezirk Königsberg) in einer bunten Version der Epoche I für den Kohlenverkehr.



Den Steuerwagen für die EW-IV-Pendelzüge gibt es nun auch in der Ursprungsfarbgebung.

ROCO ▸ LIMITIERTE LOKS UND SCHIENENTRANSPORTWAGEN



Einfach schön: Der TEE-Anstrich stand der Bügelfalte nahezu perfekt!



Die unterschiedlich lackierten Rens-Wagen sind mit Betonschwellengleis beladen.

Bei Roco gibt es dieses Jahr nicht nur zahlreiche Modellneuheiten, auch in der Vertriebsstruktur änderte sich einiges. Für reichlich Gesprächsstoff sorgte bereits der E-Shop. Daneben gibt es auch noch limitierte Sammlermodelle von vergleichsweise konventionellen Modellen, wie etwa die limitierte 113 269 in Epoche-V-Lackierung. Ebenfalls neu ist das Doppelset mit zwei Rungenwagen des Typs Rens der SBB.

HORNBY ▸ RIVAROSSI-DOPPELSTÖCKER DER DR, AKTUELLE ARNOLD-NEUHEITEN



Die zweiteilige Doppelstockgarnitur der DR kommt in Epoche-III-Version.

Die charakteristischen DR-Doppelstockeinheiten werden von Hornby/Rivarossi in zwei neuen Varianten aufgelegt: Als zweiteilige DB7ümp-Garnitur mit dem DR-Schriftzug (Bild) und vierteilig als DBve der Epoche IV mit DR-Logo und Zierstreifen.

Unter der Marke Arnold liefert Hornby die 103 173 als technisch weitgehend unveränderte Epoche-IV-Version mit rotem Langträger. Die schönen Tnfhs-Wagen werden in attraktiver Farbgebung und Beschriftung der Spessarter Hohlglaswerke offeriert.



Arnolds 103 kommt von Hornby nun mit rotem Langträger.



Quasi im Fotografieranstrich präsentieren sich die beiden Privatwagen.

L.S.MODELS ▸ BUNTE ÖBB-NACHTZÜGE

Die Freunde internationaler Nachtzüge werden bei L.S. Models fündig. Hochdetailliert mit perfekter Inneneinrichtung einschließlich der Leitern in den Liegeabteilen zeigt sich der blaue Bcmz der ÖBB. Ebenso fein ist der aus einem T2S umgebaute ÖBB-WLABmz in aktueller grau-roter Farbgebung und Inneneinrichtung in Tagesstellung ausgefallen. Info in Französisch und Holländisch: www.lsmodels.com



Der Liegewagen der Epoche V (li.) und ein aktueller Schlafwagen der ÖBB.

TILLIG ▸ KLASSIKER IN TT, STÄDTEEXPRESS IN H0



Neue Varianten klassischer Fahrzeuge: Der Omm 55 der DB-Epoche III und eine Donnerbüchse der DRG in TT.



Der lange Halberstädter Ame kommt in Städteexpress-Farben für H0.

Die Serie der Y/B-70-Wagen in H0 wird durch zwei Varianten der Slowakischen Staatsbahnen in der aktuellen rotweißen Farbgebung erweitert. Die Städteexpresszüge der DR in H0 können mit einem 1.-Klasse-Wagen aus der Halberstädter-Serie verlängert werden. Die Ferkeltaxe, Baureihe 171 der DR, mit runden Front-Eckscheiben kommt mitsamt Beiwagen nun in Epoche-IV-Ausführung. Neu ist auch ein G 01 (ehemals Gattungsbezirk Magdeburg) in DB-Ausführung der Epoche III sowie eine aktuelle Version des vierachsigen Kesselwagens Zans (siehe Seite 64) mit buntem Hoyer-Schriftzug.

Die Serie der neuen H0m-Schmalspurwagen bereichert ein Zweierset mit Hochbordwagen Ow der Epoche III mit unterschiedlichen Tür- und Bremsersitzbauarten.

Für die TT-Bahner ist eine neue Version der ČSD-Diesellok der Reihe T 334 in der Epoche IV erschienen. Bei den zweiachsigen Kesselwagen älterer Bauart kommen neue Varianten der DRG (NIAG in Weiß), der DR in Epoche III (VEB Teerverwertung in Schwarz) und in ebensolcher Farbe und Epoche auch als PKP-Variante. Den vierachsigen Kesselwagen moderner Bauart gibt es nun in aktueller hellgrüner Ausführung von CD-Cargo. Den TT-Autopark ergänzt der DB-Matador.



Im Maßstab 1:120: Der Matador mit Bundesbahn-Beschriftung.

PIKO ▸ TT-ICE 3 MIT NEUER BETRIEBSNUMMER



Der ICE 3 von Piko aus dem TT-Hobby-Segment macht keine schlechte Figur. Für einen unverbindlichen Preis von 139,90 Euro erst recht nicht.

Unter den zahlreichen Farb- und Bedruckungsvarianten der letzten Wochen sticht der ICE 3 in TT hervor. H0-Bahner mit West-Empathie werden sicherlich die 26,4-Meter-Schnellzugwagen auf dem Schirm haben, die jetzt auch in Epoche-IV-typischer Erscheinungsform in Ozeanblau/Beige als Aüm 202, ABüm 223, Büm 232, BDüms 272, Düm 902 sowie ARüm 216 in den Handel gelangten. Die unverbindliche Preisempfehlung für die maßstäblichen Wagen liegt bei 35,99 Euro. Der Fuhrpark moderner Loks aus der Hobby-Linie wird erweitert um diverse ES64F4 wie etwa die Siemens-Jubiläumslok oder eine Maschine mit Altmann-Beschriftung beziehungsweise in auffälliger HUSA-Lackierung. Ebenfalls aus dem Hobby-Stall stammt die H0-101, die mit der aktuellen Stadtwerke-Werbung auch als Wechselstrom-Lok ohne Decoder erhältlich ist.



Gute Qualität zu einem vernünftigen Preis: ABüm 223 von Piko.



Die Stadtwerke-101 kostet in AC- und DC-Version Dasselbe.

POST-MUSEUMS-SHOP ▸ NOSTALGISCHE WIKING-FEUERWEHRMODELLE IN H0

Im Themenset Feuerwehr sind enthalten: Ein Mercedes-Benz-L 3500-Leiterwagen, ein MB-L 5000-Spritzenwagen, der VW-T 1 sowie der MB 220 für den Kommandanten. Alle Modelle stammen aus älteren Wiking-Formen und lassen dementsprechend manche Details vermissen. Für den Sammler von H0-Automodellen finden sich jedoch immer wieder begehrte Stücke.



BUSCH ▸ VIELE NEUE STERNE IN H0



Nicht nur der SUV sieht elegant aus!

Zahlreiche Neuheiten tragen den Stern auf dem Kühlergrill: Ein GLK mit gestyltem Pferdetransportanhänger für die Zahnarztgattin gehört dazu. Den GLK gibt es auch als Einsatzfahrzeug der freiwilligen Feuerwehr Neu-Ulm. Ein Sprinter-Mannschaftsbus rollt im Lack der bayerischen Polizei an, und eine E-Klasse schickt sich an, mit sehr feiner Dachausrüstung in den Urlaub zu fahren.



Aktuelle Mercedes-Modelle von Busch für die Spurweite H0.

HAPO ▸ SCHOTTER-DREHSCHEIBEN

Als interessante Neukonstruktion liefert Hapo kleine Schotterdrehscheiben für Schmalspurgleise in H0e und H0m sowie für TT und TTm. Die Bühnen bestehen aus Messing, die Drehscheibengruben aus Kunststoff. Info: www.hapo-bahn.de



FOTO: WERK

SEM ▸ ALTE SACHSEN

Von den beiden schmalspurigen Arbeiterwagen der Gattung 750 gab es beim Vorbild nur zwei Stück. Die aus Messing handgefertigten Modelle besitzen authentische Aufdrucke. Farblich sind sie entsprechend der Epoche I als 4.-Klasse-Wagen beschriftet. Die Ausführung ist sauber und sehr fein. Weitere Infos unter Eisenkolb-SEM@web.de



FOTO: RAINER ALBRECHT

LANGMESSER ▶ PFLASTER AUS FORMEN



FOTO: WERK

Das Silikonformen-Programm aus hochwertigem Silikon von Langmesser-Modellwelt wurde um sechs H0-Formen erweitert. Pflasterstraßen in drei verschiedenen Kurvenradien sowie eine Gerade, eine Kreuzung mit vier Abgängen und eine T-Kreuzung mit drei Abgängen sind lieferbar. Info: www.langmesser-modellwelt.de

PREISER ▶ TAXI-SET MIT FORD-TRANSIT IN H0



Unter den aktuellen Preiser-Neuheiten ist ein reich ausgestattetes Taxi-Set. Neben den sechs kleinen Charakter-Darstellern finden sich auch ein Koffer-Kuli und Gepäck in der Packung. Der Ford-Transit wird bei Rietze gefertigt. Eine gelungene Kombination.

TRATNIK ▶ MÜHLE KOMPLETT AUS HOLZ

Vom Atelier Tratnik Modellbau aus Villach stammt dieser Bausatz beziehungsweise das Fertigmodell einer Kärntner Wassermühle in H0. Die Modelle sind aus feinsten Holzleisten über Lattenkonstruktionen zusammenzusetzen, so wie das große Vorbild. Info: www.tratnik.at



FOTO: WERK

SCHUCO ▶ IHC 1455 XL IN H0



Der 1455 XL war Ende der 1980er-Jahre der letzte und zugleich größte Traktor, der von der International Harvester Company (IHC, USA) noch während der Fusion mit Case im Werk Neuss produziert wurde. Das neue Schuco-Modell überzeugt durch sauberste Farbgebung und Bedruckung und viele angesetzte Details.

VAMPISOL ▶ KOPFSTEINPFLASTER-VARIANTEN



FOTO: WERK

H0-Pflasterbauteile in vielen Varianten bietet Vampisol an. Für Segmentbogen-, Reihen- sowie Feldsteinpflaster sind gerade Stücke, Bögen und Randeinfassungen erhältlich. www.vampisol.de

REE ▶ KESSELWAGEN DER SNCF IN H0



Algeco- und Simotra-Version des ANF-Wagens

Die Kesselwagen-Auswahl bei REE wird immer größer: Sowohl vom kurzen Zweiachser auf OCEM-Fahrgestell als auch von den Drehgestellwagen nach ANF-Vorbild gibt es neue Versionen. Alle Modelle sind perfekt detailliert. Info: www.ree-modeles.com



FOTO: RAINER ALBRECHT

Auch vom altertümlichen OCEM-Keselwagen sind neue Varianten lieferbar.

JANO ▶ TRAKTOR RS 03/30 „AKTIVIST"

Von Jano-Modellbau sind Neuheiten für TT erhältlich: Neben dem Aktivist gibt es einen Drei-Schar-Beetpflug und die Rasenmähmaschine E930 mit Figur. Der Traktor ist auch mit Mähbalken zu haben. Info: www.jano-modellbau.de



FOTO: WERK

US-CORNER





FOTOS: RAINER ALBRECHT



Kato-USA spendiert den N-Bahnern eine amerikanische Schienenlegende. In einer Schatulle erhält der US-Freund einen sechsteiligen „Silver Streak Zephyr" (Best.-Nr.: 106-090) der bekannten Bahngesellschaft CB&Q (Chicago, Burlington & Quincy). Der Zug besteht aus einer Diesellok des EMD-Typs E5 (Nr. 9909A „Silver Bullet") und fünf Wagen, darunter ein RPO, ein Baggage, zwei Coaches und ein Observation Car. In der Schatulle sind noch Aussparungen für zwei weitere E5-Loks, die bei Kato ebenfalls erhältlich sind (Nr. 9910A „Silver Speed" und Nr. 9911A „Silver Pilot"), da der Zug im Vorbild mit mindestens zwei Maschinen unterwegs war. Die CB&Q war übrigens die einzige US-Bahn, welche die E5 erhielt, deren Alleinstellungsmerkmal die Edelstahlaußenhaut war. Die Topzüge der CB&Q trugen alle den Beinamen Zephyr nach einem griechischen Windgott. Die Detaillierung des Kato-Zugs ist großartig und auch die Fahreigenschaften sind überzeugend. Kato-Produkte werden in Deutschland vom Zubehörhersteller Noch importiert.

SIMBA-DICKIE-GRUPPE/MÄRKLIN

Verhandlungen erfolgreich: Sieber und Sohn erwerben Märklin

□ Der Verkauf respektive Kauf des Traditionsunternehmens Märklin ist perfekt: In einer kurzfristig einberufenen Pressekonferenz verkündeten am Donnerstag, 21. März 2013, die beiden Verhandlungsführer, Simba-Dickie-Chef Michael Sieber und Märklin-Beiratsmitglied und früherer Märklin-Insolvenzverwalter Michael Pluta, den erfolgreichen Abschluss der mehrmonatigen Gespräche. Erst wenige Stunden zuvor waren, wie Michael Sieber auf Nachfrage bestätigte, die Verträge unterschrieben worden. „Die Entscheidung ist erst diese Woche gefallen", fügte der Unternehmenschef in aufgeräumter Stimmung hinzu.



Der Sitz der Simba-Dickie-Gruppe an der Werkstraße in Fürth zeigt unübersehbar, dass dem weltweit agierenden Unternehmen die Mehrmarkenstrategie nicht gerade fremd ist.



Zeigten in Fürth Flagge für Märklin: (V. lks.) Michael Pluta, Simba-Dickie-Hauptgesellschafter Michael Sieber und Professor Dr. Stephan Heller von „heller & partner" als Moderator.

Vorbehaltlich der von allen Beteiligten freilich erwarteten Zustimmung der Kartellbehörden – mit einem Bescheid wurde in drei bis vier Wochen, also Mitte April, gerechnet – hat das Göppinger Traditionsunternehmen einen neuen Mehrheitseigentümer: Michael Sieber, Chief Executive Officer (CEO) der Simba-Dickie-Gruppe. Für die Märklin-Übernahme gründete er eigens zusammen mit seinem 28-jährigen Sohn Florian die Sieber & Sohn GmbH & Co. KG.

Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. Als Insolvenzverwalter hatte Michael Pluta seinerzeit 60 Millionen Euro veranschlagt. „Einen Bonus gab es jedenfalls nicht für uns", meinte Michael Sieber nur. Konkret wurde der Simba-Dickie-Chef dagegen bei den Märklin-Investionen, wie geplant acht

Standorte Göppingen und Györ bleiben erhalten

Millionen Euro 2013, bei der Gläubigerbedienung „zu 100 Prozent" und bei der Standortfrage: „Die Standorte Göppingen und Györ bleiben erhalten. Es wird keine Firmenverlagerung nach Fürth geben." Der bisherige Haustarif für die Märklin-Angestellten in Göppingen wurde bereits in Individualtarifverträge umgewandelt, die so Sieber, „von 98 Prozent der Mitarbeiter unterschrieben wurden."

Die bisherige Märklin-Doppelspitze mit Stefan Löbich und Wolfrad Bächle wird um Florian Sieber als dritten gleichberechtigten Geschäftsführer erweitert. „Die Firma bleibt eine selbstständige Einheit", bekräftigte Michael Pluta.

Sehr angetan zeigte sich Michael Sieber übrigens mit Blick auf seine Hausmarke Schuco über Märklins China-Ausstieg: „Schuco made in Germany klingt auch gut!" □ *Karlheinz Haucke*

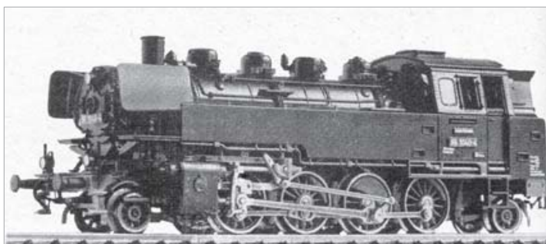
Fotos: Haucke



Mit einem kräftigen Händedruck besiegeln Michael Sieber (r.) und Michael Pluta auch symbolisch den Kauf der Göppinger Traditionsfirma durch die dafür gegründete Sieber und Sohn GmbH und Co. KG.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 30 JAHREN: Eisenbahn auf Usedom als Ideengeber



☐ Auf Seite 62 stellen wir die Usedom-Variante der Baureihe 56 mit den typischen Witte-Windleitblechen vor. Die ähnlich und Usedom-typisch verzierte Baureihe 86 war im Modelleisenbahner 5/1983 als Umbauvorschlag von Günther Feuereisen abgebildet. Im selben Heft wird auch die interessante Eisenbahngeschichte rund um die Insel auf vier Seiten beschrieben. In der Rubrik „Vorbild-Modell" wird der Bahnbetrieb in Wolgaster Hafen vorgestellt und in drei rangierintensive Anlagenvorschläge umgesetzt. Es lohnt sich also, auch einmal wieder die alten Ausgaben durchzusehen.



GEWINNSPIEL US-SONDERHEFT

Gewinner und Gewinne

Die Gewinner unseres großen Preisausschreibens im aktuellen MODELLEISENBAHNER Spezial, Nr. 15 „Hightech aus Deutschland, stehen fest. Das richtige Lösungswort lautete „SP8799"
1. Preis: Atlas-Gold-GP40-2 „Chessie System" mit Sound, Kerstin Wruck, 16321 Bernau; **2. Preis:** Bachmann Spectrum H0-Three-Truck-Shay, Hans-Günther Schmitz, 44149 Dortmund; **3. Preis:** Bachmann Spectrum H0-2-10-0 „Russian Decapod", Jürgen Reuß, 86899 Landsberg; 4. Preis: Life-Like-H0 Proto-2000-PA/PB „Lehigh Valley", Eberhard Heinemann; 98544 Zella-Mehlis; 5. Preis: Atlas-H0 NRE Genset Demonstrator, Margit Wolkenstein, 91801 Markt Berolzheim; 6. Preis: Piko-Spur-G-Hopper „Rio Grande", Werner Glöckner, 04821 Brandis; 7. Preis: Bachmann Spectrum 0n30 Box Car, Helmut Fleischer, 12527 Berlin; 8. Preis: Atlas H0-ACF Center Flow Car, Heike Maas, 66333 Völklingen; 9. Preis: Atlas-H0-Center-Partition Car, Heinz Lellwitz, 34414 Warburg; 10. Preis: Atlas-H0-USRA-Box Car, Uwe Berger, 73463 Westhausen; 11. Preis: Atlas-H0 Cupola Caboose „UP", Peter Ammann, CH-8057 Zürich; 12. Preis: Atlas-H0-Tank Car „Stauffer", Helmut Schneider, 06618 Naumburg; 13. Preis: Atlas-H0-Gondola, Thomas Ziernwald, 80939 München; 14. Preis: Atlas-Spur N Wood Reefer, Fritz Wolf, 07545 Gera; 15 bis 25. Preis: Gebäudebausätze von Atlas, Modelle von Brekina, Busch und Schuco: Gunther Ottens, 21745 Hemmoor; Michael Klach, 26655 Ocholt; Thomas Schierreich, 34613 Schwalmstadt; Marcus Stein, 44143 Dortmund; Klaus Breinig, 46562 Voerde; Michael Jung, 55283 Nierstein; Dietmar Oldenburg; 59581 Warstein; Udo Seifert, 70197 Stuttgart; Günther Sitte, 76287 Rheinstetten; Petra/Jens Zschäckel, 90453 Nürnberg; Dietmar Kaiser, 93326 Abensberg.
Wir gratulieren herzlich!

BUNDESVERBAHND DEUTSCHER EISENBAHN-FREUNDE E.V. – BDEF

Verbandstag: Mit Dampf in den Mai

Im kürzlich zur „schönsten Stadt Hessens" gewählten Fulda treffen sich die Teilnehmer des 56. Verbandstages, der vom 8. bis 12. Mai stattfindet. Für die beiden Sonderfahrten sind noch Plätze buchbar: Am Donnerstag, 9. Mai, startet eine Fahrt mit der Dampfkleinbahn Bad Orb. Am Samstag, 10. Mai, geht es auf große Rundfahrt: Die Sonderfahrt mit 41 1144 und DR 118 770 führt ab Fulda über die Sinntalbahn nach Gemünden und über die Werntalbahn nach Schweinfurt. Danach geht es über Grimmenthal nach Meiningen zur Besichtigung des Dampflokwerkes. Die Rückfahrt erfolgt über Eisenach.

MESSE-KALENDER

10. - 14. APRIL 2013:
Intermodellbau, Westfalenhallen Dortmund

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

CHEF VOM DIENST
Stefan Alkofer

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Verkaufsleitung: Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200, rust@modelleisenbahner.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 24, ab 1.1.2012,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder: Kleines Abonnement 63,80 €; Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB VERLAGSGRUPPE BAHN


FOTO: EMERSLEBEN

SPANNUNG AM GRENZBAHNHOF

Seit langem ist Frankfurt (Oder) ein bedeutendes Tor auf dem Schienenweg nach Polen. Auch zu DDR-Zeiten wurde die Freundschaft mitunter auf die Probe gestellt.


FOTO: DR. ROLF BRÜNING

LÜCKENSCHLUSS AM DISTELRASEN

Letzte Dampfzüge, Falschfahrten, aufgeschlitzter Tunnel: Dann startete vor 50 Jahren der durchgehende Betrieb unter Fahrdraht zwischen Würzburg und Hannover.

Das Juni-Heft erscheint am **8. Mai** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


FOTO: TIEDTKE

BUNDESBAHN-HOLLÄNDER

Die Modelspoorvereniging Post B Roosendaal zeigt mit ihrer H0-Anlage „Rosenthal" Herz für die Nachbarn.

AUSSERDEM

Dampf nach Plan

Im Werratal sollen für drei Tage die schwarzen Riesen noch einmal das Zepter übernehmen.

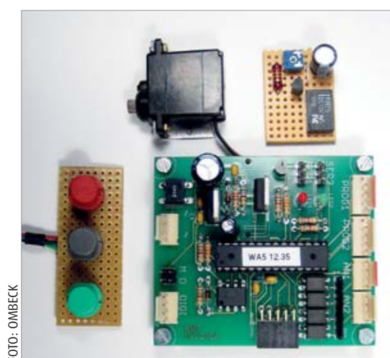
Goldenes Gleis

Mit Spannung erwartet werden die Ergebnisse der Leserwahl und auch, wohin diesmal die Reise geht!

Europa – Asien und retour

Auch nach 100 Jahren ist die Reise mit der Transsib noch ein Abenteuer.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: OMBECK

VORSICHT, ZUG KOMMT!

Ein beschrankter Bahnübergang unmittelbar neben einer Station verlangt eine spezielle Steuerung.



FOTOS: JÜRGEN RECH; ANDREAS LANDER (KLEINES BILD)

Gut fürs Image und nicht minder positiv für künftige Reisende: Mit dem Zuglabor macht sich DB Regio gezielt für die Kundenwünsche im Nahverkehr stark.



NAHVERKEHRSZÜGE IM TEST: DEN KOMFORT BESTIMMT DER FAHRGAST

märklin

Messeneuheiten 2013 –
jetzt bereits im Handel

Die neue Dimension des Spielens

Mehr Spielfreude! Dem hat sich Märklin angenommen und den mfx-Decoder weiter entwickelt. Für das Spielen nahe am Vorbild steht jetzt die Märklin „Spielewelt“ mit dem neuen mfx+ Decoder. Sieben Märklin H0-Lokomotiven sind in diesem Jahr mit dem neuen Digital-Decoder mfx+ ausgerüstet. Und einige davon sind bereits bei Ihrem Fachhändler eingetroffen! Das Spielen mit der Modellbahn ist damit noch realistischer und noch näher am Vorbild.

Sie benötigen dafür zusätzlich die Central Station 60213 bis 60215, wie sie seit 2008 angeboten wird und auf der die neueste Firmware-Version 3.0 von 2013 aufgespielt ist. Tauchen Sie jetzt ein in bisher unbekannte Dimensionen des Spielens!



Baureihe 64, ab April/Mai 2013 im Fachhandel erhältlich, Art. 39644, € 329,95*



Baureihe 23, im Fachhandel erhältlich, Art. 39233, € 399,95*



Baureihe 218, ab Mai/Juni 2013 im Fachhandel erhältlich, Art. 37768, € 299,95*



Baureihe 218, im Fachhandel erhältlich, Art. 37764, € 299,95*

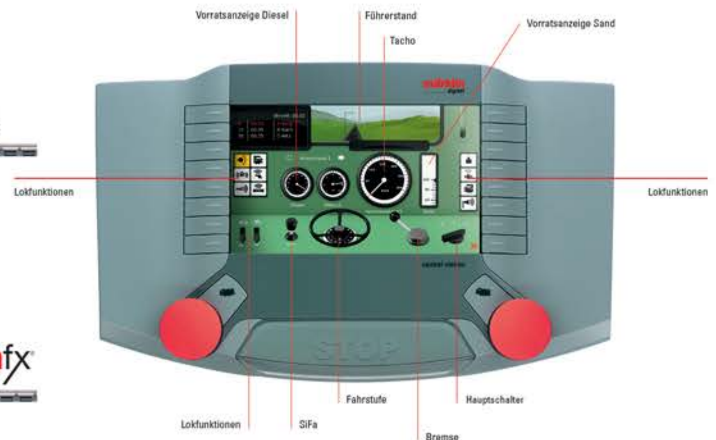


Baureihe 101, im Fachhandel erhältlich, Art. 37358, € 299,95*



- **Ausgestattet mit dem neuen Digital-Decoder mfx+.**
- **Umfangreiche Geräuschfunktionen.**
- **Drei zusätzliche Schwierigkeitsstufen für den Fahrbetrieb wählbar.**
- **Simulierter Betriebsmittelverbrauch.**
- **Realistische Fahreigenschaften wie beispielsweise Beharrungsfahrt.**
- **Simulierter Führerstand im Display der Central Station 2.**
- **Steuerung des Modells im Führerstands-Modus über den Touchscreen der Central Station 2.**

Weitere Infos: www.maerklin.de









Sammeln | Gleissystem | Digital | Technik | Neuheiten

www.maerklin.com

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.